

Coyuntura del sector marítimo internacional

Eva Pérez
28 marzo 2019



GRANDES TENDENCIAS DEL SECTOR MARÍTIMO INTERNACIONAL

**CAMBIOS EN EL
PATRÓN DE COMERCIO**

**BÚSQUEDA DE
ECONOMÍAS DE
ESCALA POR TAMAÑO
DEL BUQUE**

**INCREMENTO DE LA
CAPACIDAD DE FLOTA**

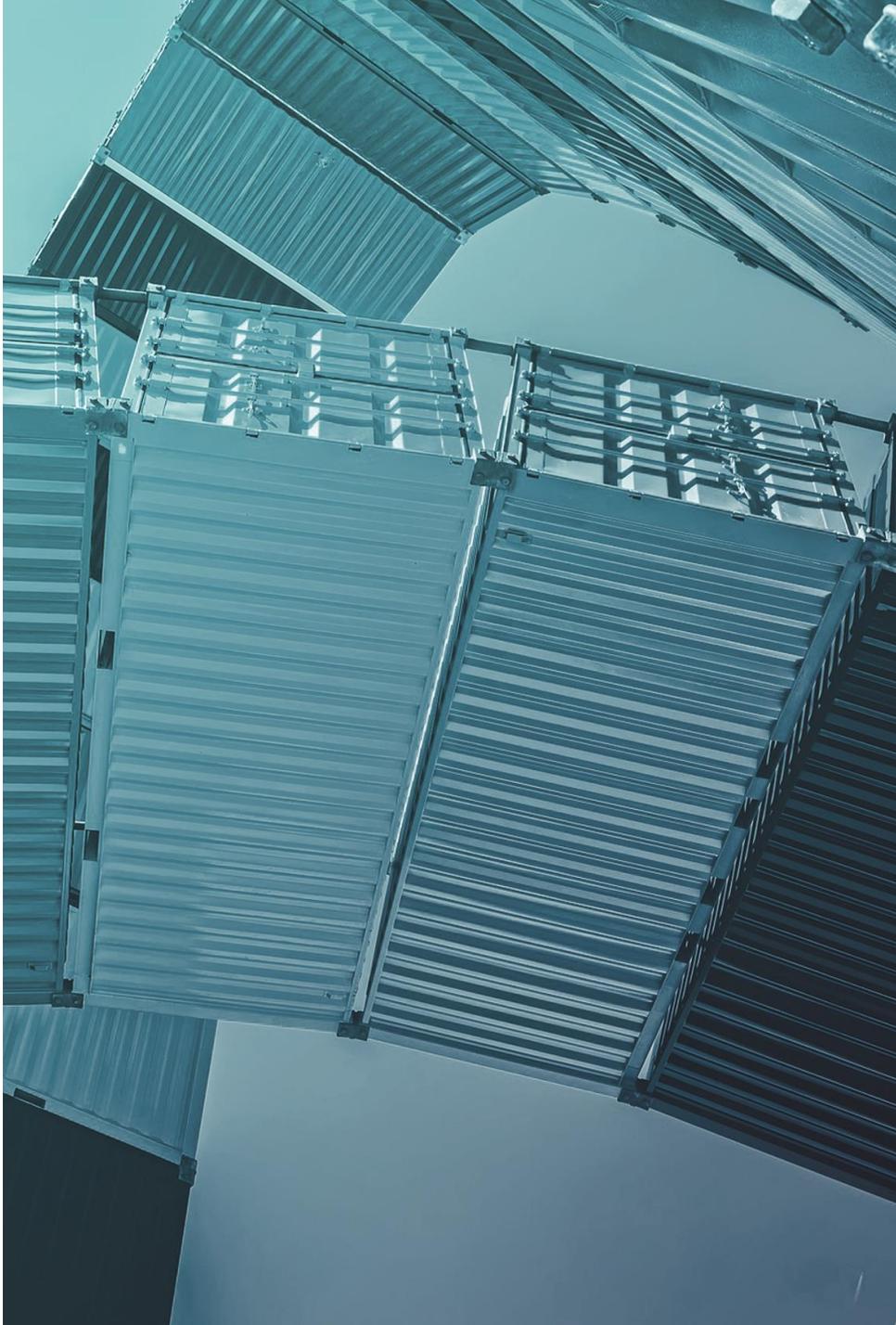
**AUMENTO DE LA
CONCENTRACIÓN
SECTORIAL**

**INTEGRACIÓN
VERTICAL**

**ENDURECIMIENTO DE
LA NORMATIVA
INTERNACIONAL EN
ÁMBITO AMBIENTAL**

**COMMODITISATION
DEL SERVICIO DEL
TRANSPORTE EN
CONTENEDOR**

**→ IMPACTO SOBRE
EL FLETE**

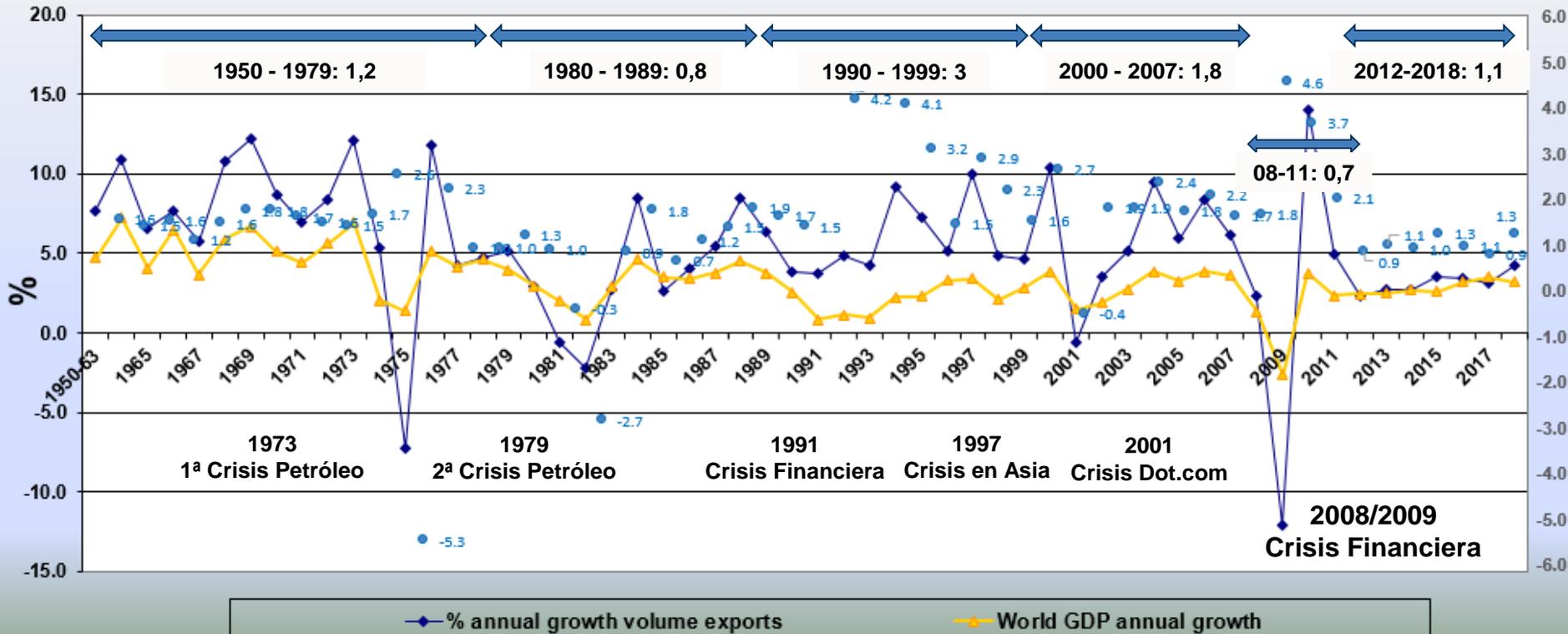


CAMBIOS EN EL PATRÓN DE COMERCIO



Relación entre crecimiento económico y exportación de mercancías: Evolución de la elasticidad del comercio

Evolución del crecimiento de las exportaciones en volumen y del PIB

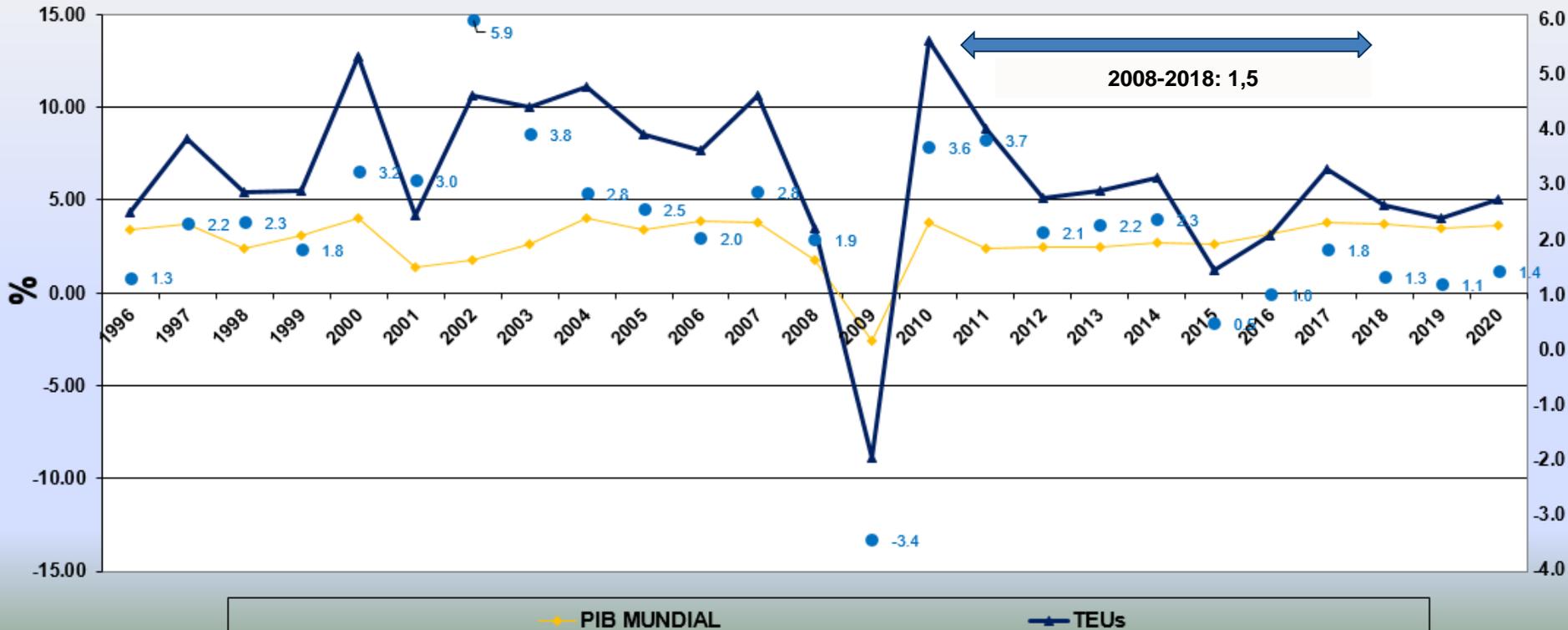


Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Organización Mundial de Comercio

Ratio crecimiento de las exportaciones en volumen sobre el crecimiento del PIB mundial (escala a la derecha del gráfico)

Relación entre crecimiento económico y tráfico marítimo en TEUs: Evolución de la elasticidad del tráfico en TEUs

Evolución del crecimiento del tráfico marítimo en TEUs y del PIB mundial

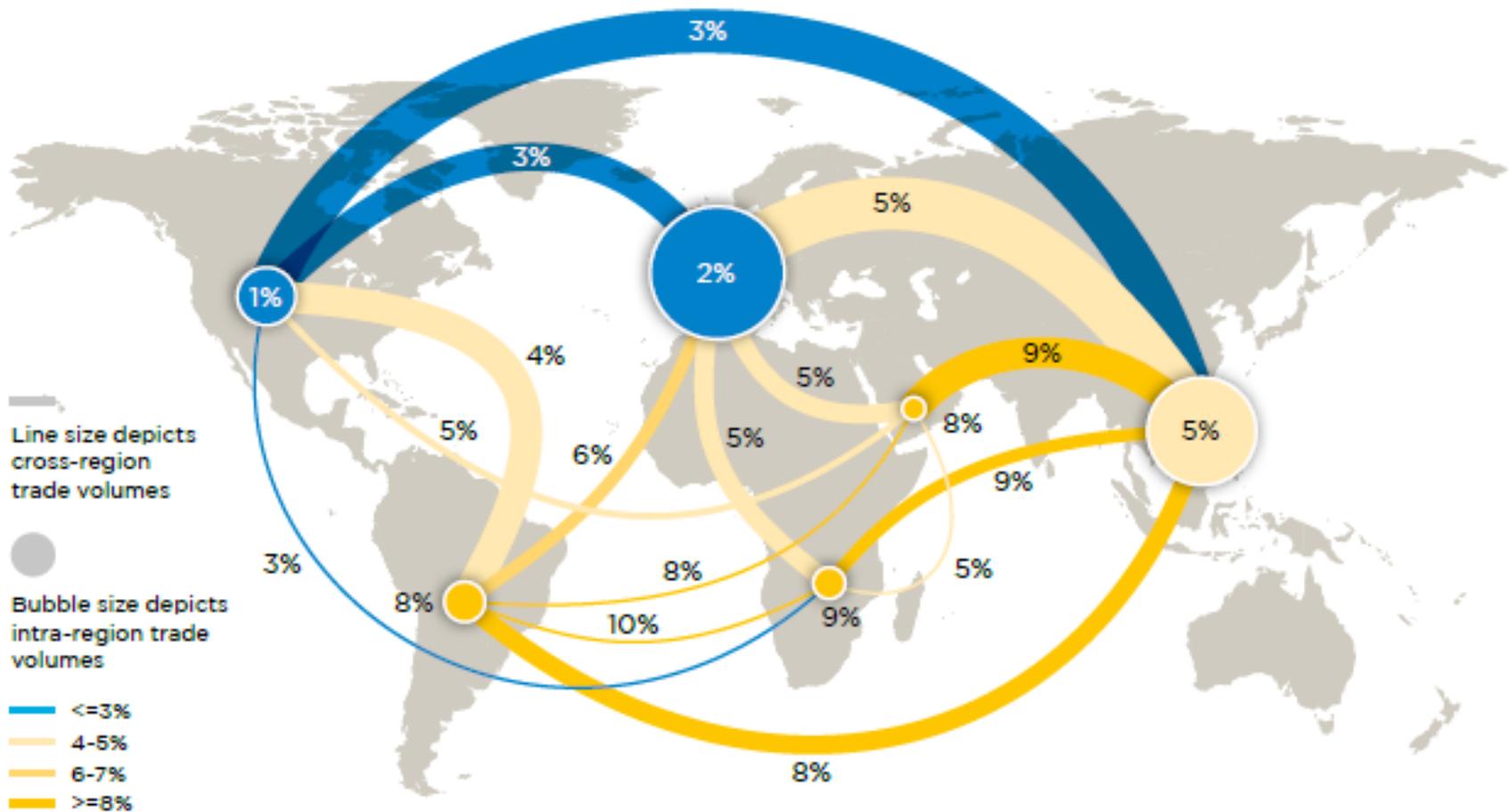


Fuente: Elaboración propia en base a datos hasta 2008 de Global Insight y Drewry Shipping Consultants, y a partir de 2008 de UNCTAD y del Fondo Monetario Internacional

● Ratio crecimiento del tráfico marítimo en TEUs sobre el crecimiento del PIB mundial (escala a la derecha del gráfico)

Crecimiento a diferentes velocidades dependiendo de la ruta

Global trade flows expected to grow from 2016 to 2020, reaching USD 18.7 trillion



Line/Bubble colour represents 2016-20 CAGR / Source: BCG Trade Finance Model 2016 / Note: Forecasts are at constant FX rates



**CAMBIOS EN EL
PATRÓN DE
COMERCIO**

Top sea bilateral trade in 2030 (Sino centric)



Fuente: Lloyd's Register Group Limited (2014): *Global Marine Trends 2030*



BÚSQUEDA DE ECONOMÍAS DE ESCALA POR TAMAÑO DEL BUQUE



Desagregación por tamaño del buque de la flota de porta-contenedores 2018 y de los pedidos de nuevas construcciones

World Cellular Fleet – December 2018 (excluding newbuilding postponements and cancellations under negotiation)

| teu size range | In service December 2018 | | On order 2019 | | On order 2020+ | | Total vessels on order | Total teu on order | % Total Fleet |
|----------------|--------------------------|------------|---------------|-----------|----------------|-----------|------------------------|--------------------|---------------|
| | No | teu | No | teu | No | teu | | | |
| 0-2,999 | 2,880 | 4,008,989 | 197 | 356,657 | 88 | 175,832 | 285 | 532,489 | 13.3% |
| 3,000-4,999 | 806 | 3,324,329 | 18 | 64,600 | 9 | 27,788 | 27 | 92,388 | 2.8% |
| 5,000-10,999 | 1,123 | 8,391,853 | 11 | 66,500 | 0 | 0 | 11 | 66,500 | 0.8% |
| 11,000-13,999 | 208 | 2,662,480 | 20 | 244,086 | 32 | 366,650 | 52 | 610,736 | 22.9% |
| 14,000-17,999 | 112 | 1,644,739 | 17 | 252,186 | 28 | 420,034 | 45 | 672,220 | 40.9% |
| 18,000+ | 88 | 1,710,374 | 21 | 436,356 | 29 | 644,950 | 50 | 1,081,306 | 63.2% |
| Total | 5,217 | 21,742,764 | 284 | 1,420,385 | 186 | 1,635,254 | 470 | 3,055,639 | 14.1% |

Source: Lloyd's List Intelligence

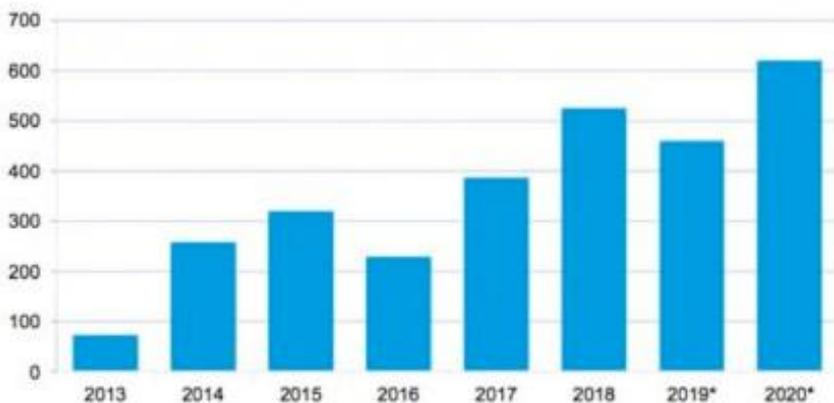
Aumentan los pedidos de ULCVs en 2019

Aumentan los pedidos de ULCVs pese a las dificultades para ajustar la capacidad en las rutas

Es habitual que el calendario de entregas anual se reajuste a medida que pasa el tiempo y parece improbable que todos los ULCVs encargados para los próximos dos años lleguen al mercado en la fecha prevista.

Martes, 22/01/2019 por CdS

Pedidos de ULCVs



Fuente: Drewry



A lo largo de 2018, se han entregado un total de **26 portacontenedores de al menos 18.000 TEUs**, la mayoría correspondientes a la categoría 'Ultra Large Container Vessels', ULCVs. Todos ellos sumaban un total de 525.500 TEUs de capacidad y se han incorporado a las rutas entre Asia y el norte de Europa, según recoge el último informe de *Drewry*.

La cartera de pedidos para 2019 es ligeramente inferior, con un total de 460.000 TEUs de capacidad, aunque **para 2020 se espera un nuevo récord, con 620.000 TEUs**. Aunque es cierto que introducir toda esta capacidad puede resultar un reto, especialmente en las conexiones entre Asia y el norte de Europa, que están creciendo a un ritmo muy lento, hay razones para creer que no será tan complicado como parece.

En primer lugar, es **habitual que el calendario de entregas anual se reajuste** a medida que pasa el tiempo y parece improbable que todos los ULCVs encargados para los próximos dos años lleguen al mercado en la fecha prevista.

En segundo lugar, que un buque entre en una línea no significa que automáticamente la capacidad se incremente, puesto que la navegación lenta ofrece la posibilidad de **introducir una nueva embarcación manteniendo la misma capacidad**, siempre que tenga un tamaño similar a las existentes, para compensar los mayores de tiempos de tránsito entre puertos.



Maersk and MSC give Asia-Med the megamax treatment

FEBRUARY 27TH, 2019



SAM CHAMBERS



CONTAINERS, EUROPE

1 COMMENTS

2M, the vessel sharing agreement between the world's two largest liners, MSC and Maersk, is set to supersize the Asia-Mediterranean tradelane.

Alphaliner is reporting the 19,224 teu [MSC Clara](#) will shift from the Asia – Europe tradelane to service the Mediterranean on 2M's AE-11/Jade service from March 27, becoming the first megamax to be deployed in a dedicated Asia – Mediterranean loop. In total, Maersk and MSC will switch eleven 19,000 teu class ships to the Mediterranean route, a tradelane that has typically been served by 15,000 teu class ships in recent years.

Commenting on the news, Andy Lane, a partner at CTI Consultancy in Singapore, told *Splash* today: "Reducing capacity on Asia-North Europe at a time of limited demand growth is helpful for that trade. However, increasing the capacity on the Asia-Mediterranean route as a direct result could end up being harmful in the battle to increase revenues on that trade, and especially if the other alliances follow suit."

Siguiente paso: Buques de 25.000 TEUs

Cosco está dispuesto a construir el primer megaportacontenedor de 25.000 TEUs

Desde la industria marítima, consideran que se trata de una misión arriesgada, teniendo en cuenta que la demanda del transporte de larga distancia continúa reduciéndose y el ahorro de costes es mínimo.

Martes, 26/03/2019 por CdS



El Instituto de Investigación sobre Buques y Transporte Marítimo de Shanghai, SSSRI, perteneciente a Cosco Shipping, ha completado el *diseño del primer buque de 25.000 TEUs*, que ya ha recibido la aprobación del Instituto de Investigación 708 de la Corporación Estatal China para la Construcción de Buques, CSSC.

El desarrollo de este buque cumple con los requisitos del *plan estratégico de China para el sector industrial*, con fecha límite 2025, y encaja con la iniciativa nacional 'Belt and Road' para el impulso de la nueva Ruta de la Seda.

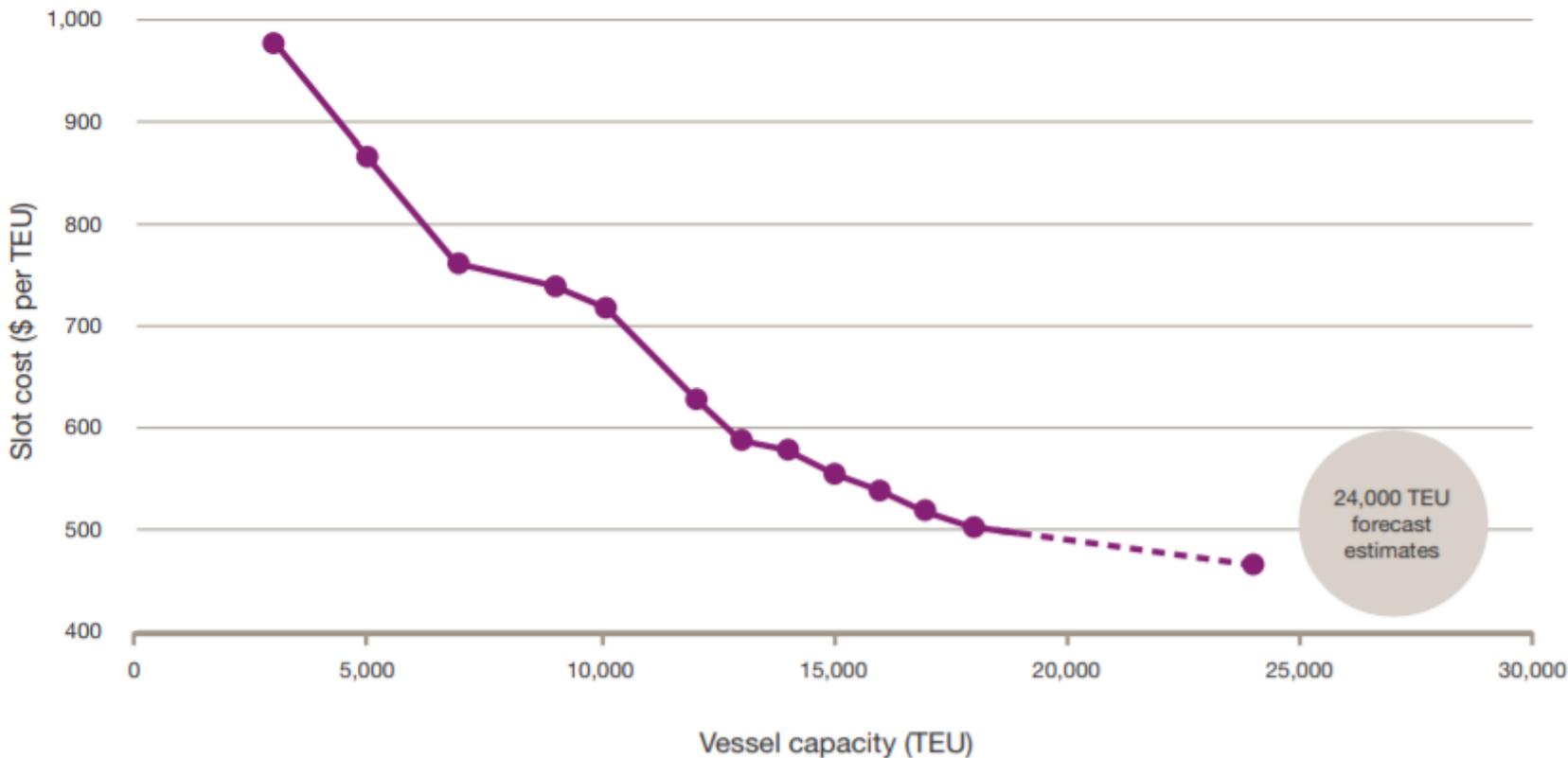
No obstante, desde la industria marítima consideran que se trata de una misión arriesgada, teniendo en cuenta que *la demanda del transporte de larga distancia continúa reduciéndose* y el ahorro de costes que supone utilizar un buque con capacidad para 25.000 TEUs o uno con capacidad para 20.000 es mínimo.

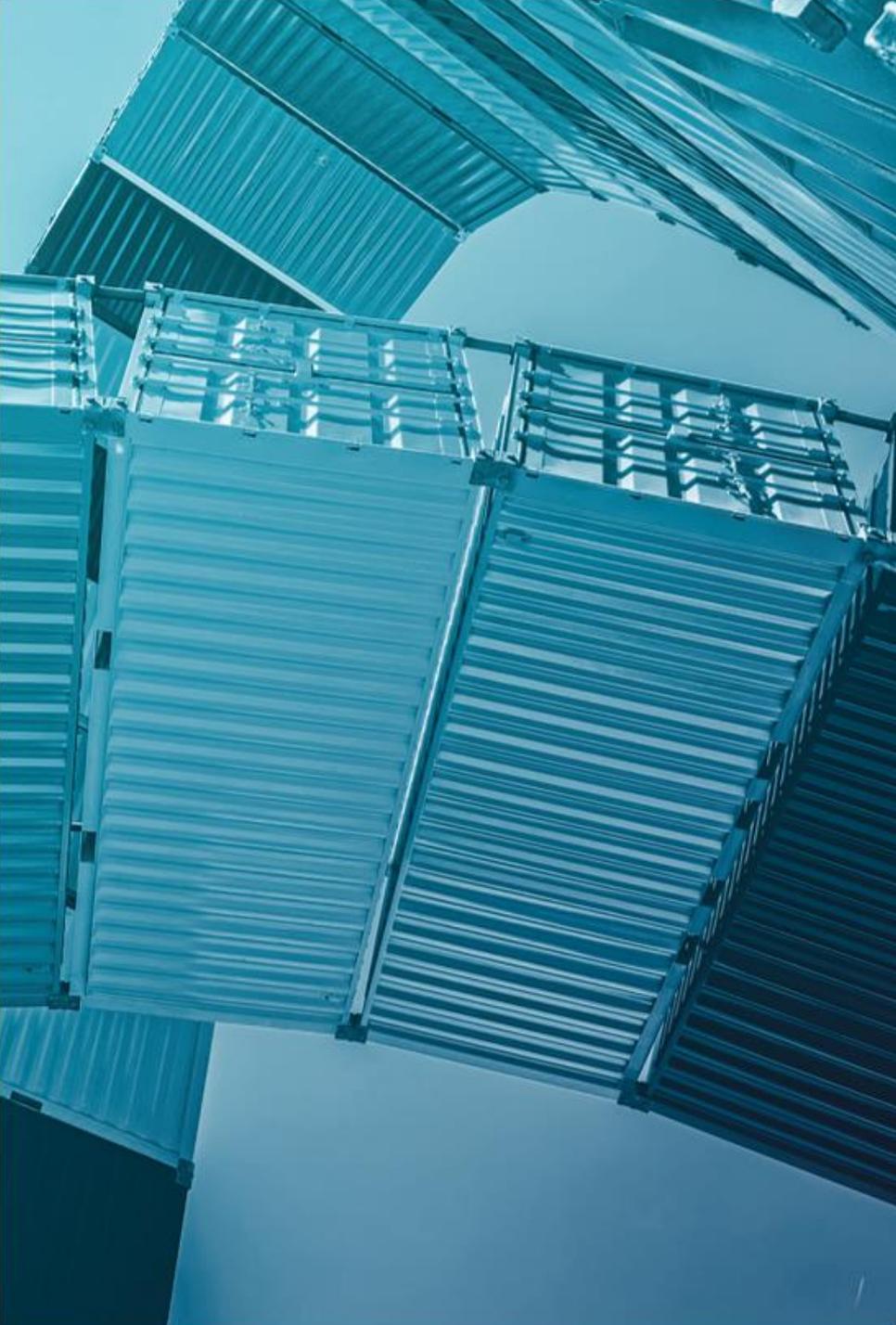
Además, esa pequeña ventaja no es tal considerando los tres días adicionales de rotación por las escalas en puerto, la reducción de la oferta de servicios y *el riesgo de que disminuya el nivel de utilización*.

Para la principal naviera del mundo, Maersk, comparan esta clase de embarcaciones con el modelo A380 de Airbus, que *ha demostrado no tener éxito a nivel comercial*, y cuestionan la necesidad de incorporar buques de ese tamaño en el mercado actual. Por su parte, su socio en la alianza 2M, MSC, aumentará su flota próximamente con portacontenedores de 23.000 TEUs.

Costes operativos en el Asia – N. Europa en función del tamaño del buque empleado: ¿Se está alcanzando la asíntota?

Ship System Cost (\$ per TEU) Asia/N Europe service (round trip)

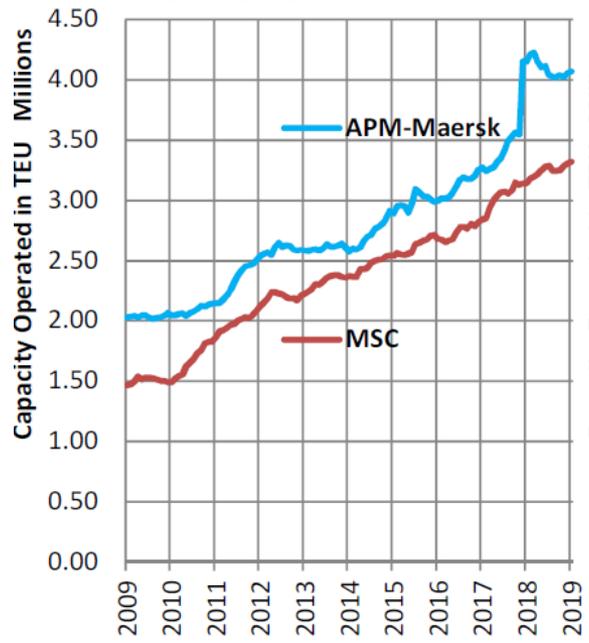




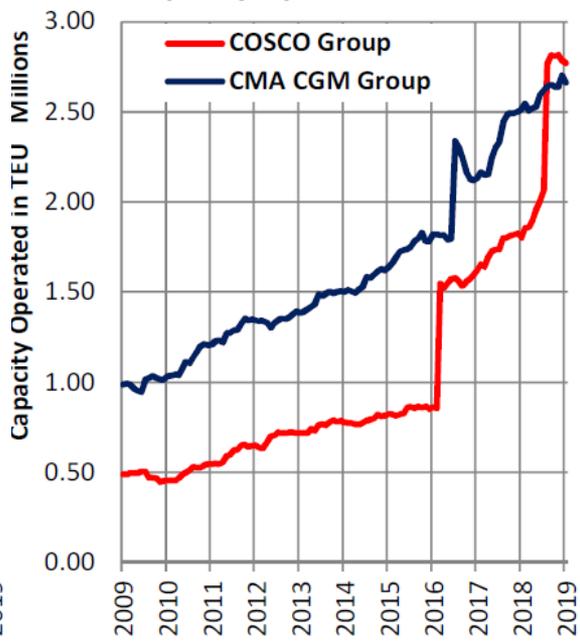
INCREMENTO DE LA CAPACIDAD DE LA FLOTA



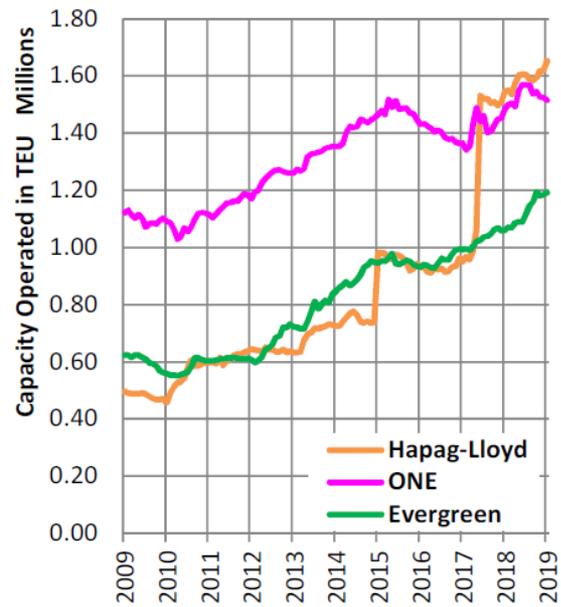
**Maersk & MSC:
Capacity Operated 2009-2019**



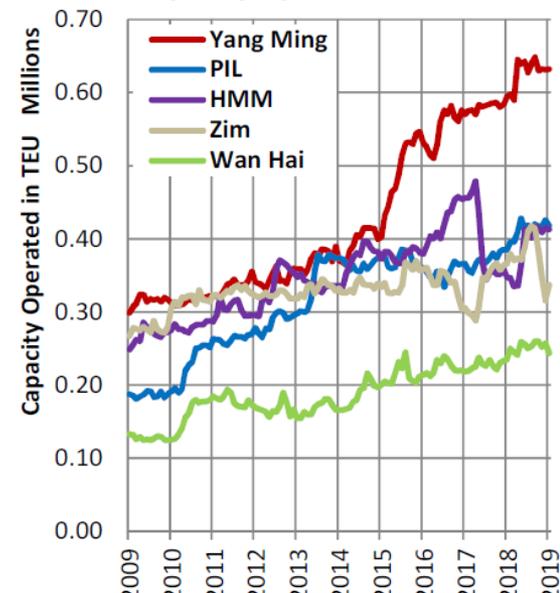
**COSCO & CMA CGM:
Capacity Operated 2009-2019**

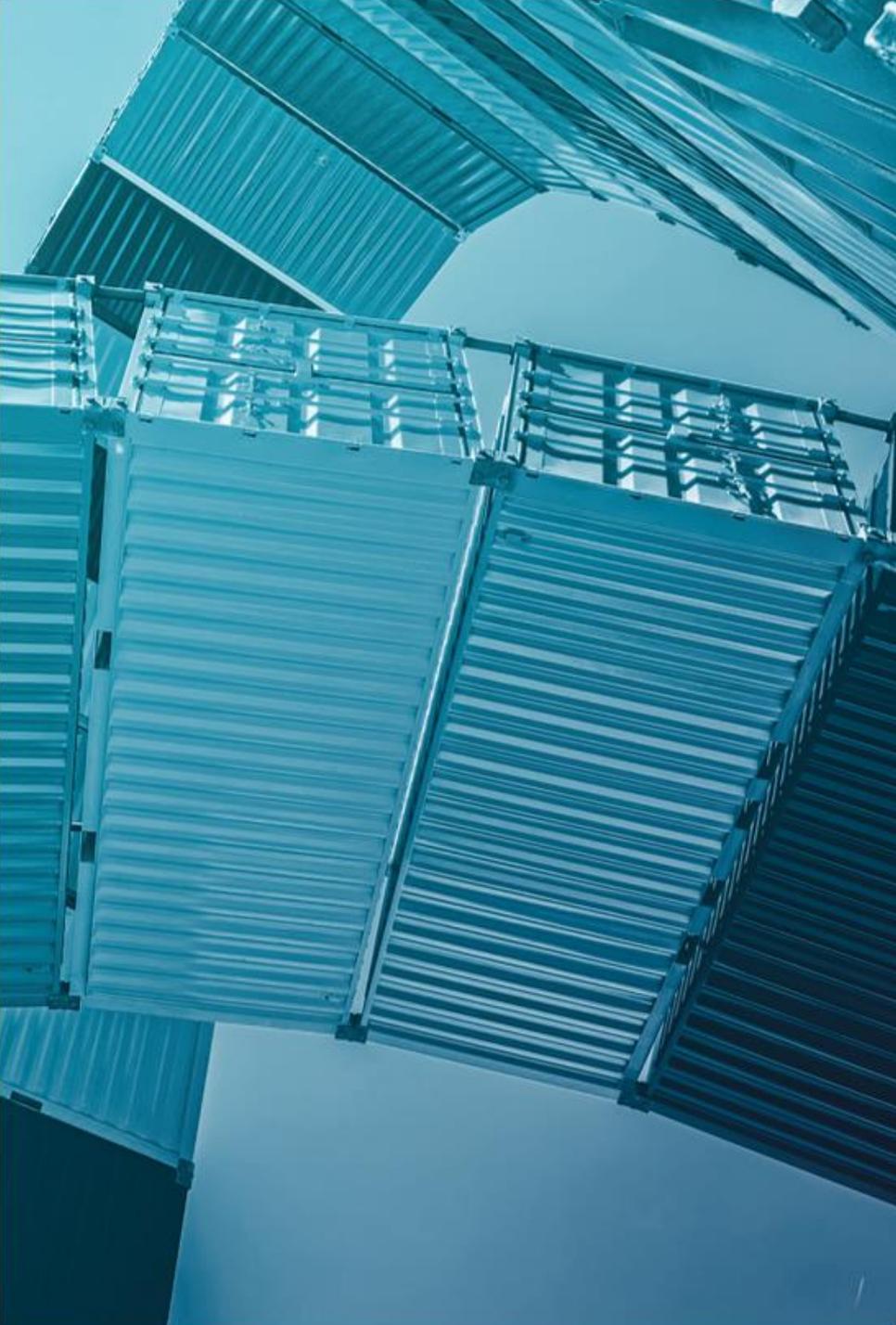


**Hapag-Lloyd/ONE/Evergreen
Capacity Operated 2009-2019**



**YM/PIL/HMM/Zim/WHL
Capacity Operated 2009-2019**





AUMENTO DE LA CONCENTRACIÓN SECTORIAL



1993

1. APL
2. Cosco
3. DSR-Senator
4. Evergreen
5. Hanjin
6. Hapag-Lloyd
7. Hyundai
8. K Line
9. Maersk
10. MOL
11. MSC
12. Nedlloyd
13. NOL
14. NYK
15. OOCL
16. P&O
17. Sealand
18. UASC
19. Yang Ming
20. Zim

1998

1. APL + NOL
2. Cosco
3. Evergreen
4. Hanjin + DSR-Senator
5. Hapag-Lloyd
6. Hyundai
7. K Line
8. Maersk
9. MOL
10. MSC
11. P&O + Nedlloyd
12. NYK
13. OOCL
14. Sealand
15. UASC
16. Yang Ming
17. Zim

2000

1. Maersk + Sealand
2. APL + NOL
3. Cosco
4. Evergreen
5. Hanjin + DSR-Senator
6. MSC
7. Hapag-Lloyd
8. Hyundai
9. K Line
10. MOL
11. P&O + Nedlloyd
12. NYK
13. OOCL
14. UASC
15. Yang Ming
16. Zim

2018

1. Maersk + Sealand (+P&O Nedlloyd 2004) + Hamburg Sud + CCNI 2016
2. MSC
3. CMA CGM + APL + NOL 2017
4. Cosco + China Shipping + OOCL 2016
5. Hapag-Lloyd + CSAV + UASC 16/17
6. MOL + NYK + K Line 2018
7. Evergreen
- ~~Hanjin + DSR-Senator~~
8. Yang Ming
9. Hyundai
10. Zim

AUMENTO DE LA
CONCENTRACIÓN

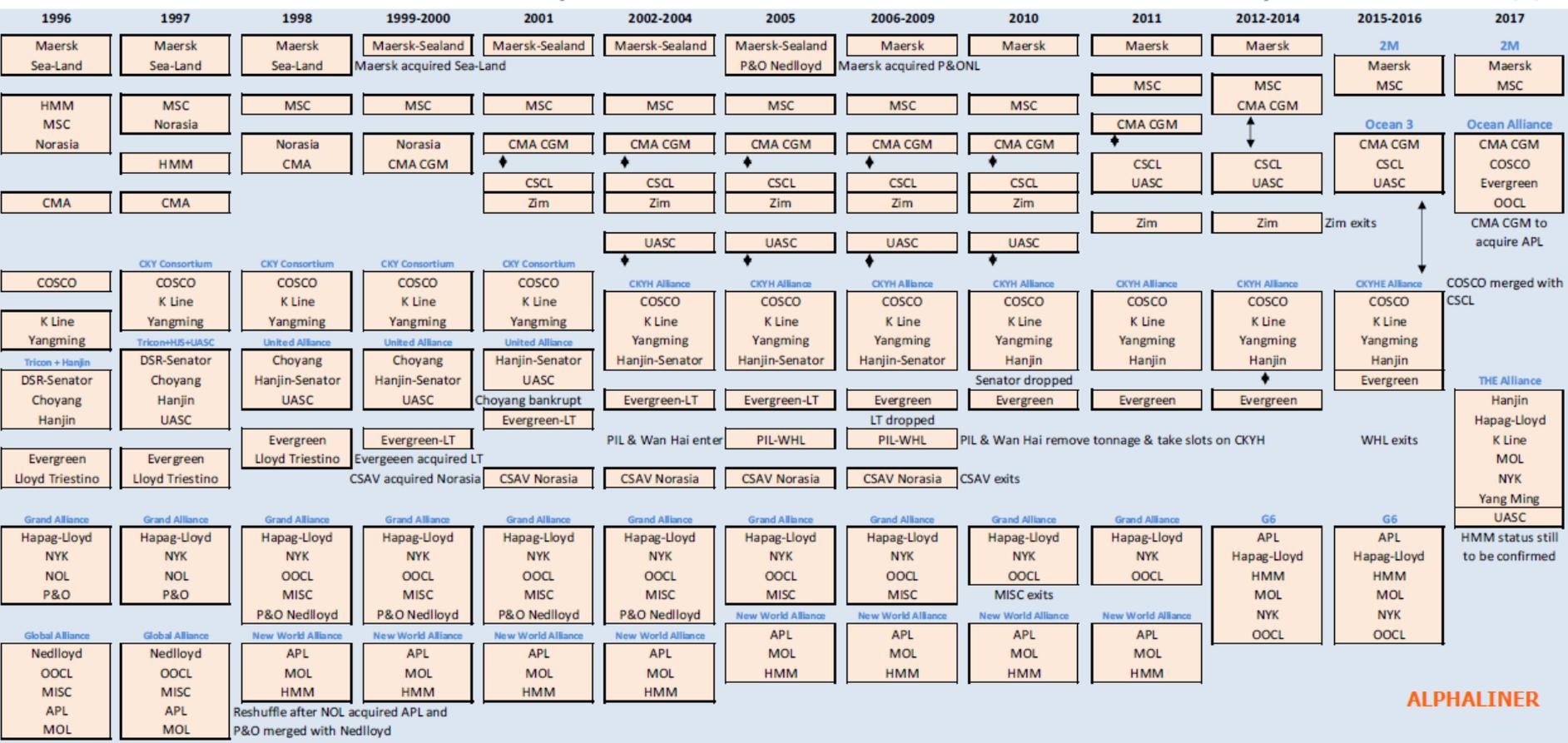


CHECKMATE?

TOP LINES MANOEUVRE FOR POSITION

Evolución de la adscripción de navieras a alianzas en el Asia - Europa

Development of Carrier Alliances on the Far East-North Europe trade 1996-2017(F)



ALPHALINER

FMC commissioner open to two carrier alliances

The FMC's Daniel Maffei says there is little to suggest that two alliances would 'trigger significant change', writes Linton Nightingale



Linton Nightingale
Deputy editor

FEDERAL Maritime Commissioner Daniel Maffei says he is open to the idea of a two container shipping alliance structure, despite the obvious concerns regarding trade competition that it would raise.

Speaking at the Global Liner Shipping Conference in Hamburg, Mr Maffei said that since the formation of three carrier consortia on the major east-west trades — 2M, the Ocean Alliance and The Alliance, the FMC has not seen a fall in prices and services that is deemed unreasonable.

"We have not detected a huge reduction in competition just because carriers are in an alliance, so in that sense I do not think going from three to two per se would trigger substantial change," he said.

"I tend to agree with the carriers in how by being in an alliance they co-operate on certain things, which of course is why they were set up in the first place, but they still compete like crazy."

The prospect of two carrier alliances is, however, nothing new.

In 2013, Maersk, Mediterranean

Shipping Co and CMA CGM were putting together their groundbreaking P3 Network, an alliance subsequently vetoed by the Chinese authorities, who thought it looked more like a merger than a conventional vessel-sharing arrangement.

SeaIntelligence Consulting chief executive Lars Jensen says that if, however, the Chinese authorities had ratified the proposed alliance, the only logical step for the remaining carriers would have been for a secondary alliance to match its size and scope.

"This would have left a few carriers high and dry, but in reality that would have forced a two alliance set-up," said Mr Jensen, who was also speaking at the conference in Germany.

Given China's previous reservations about the P3 Alliance, Mr Maffei questions whether they too would consider only two vessel-sharing agreements plying the east-west trunklines. The same he says applies to Brussels.

"I think the optics of that would be more

difficult for China and maybe Europe to get by," he said. "But on a practical level I am not sure we have the authority to stop this scenario even if we wanted to, provided the alliances are broad enough to allow fair competition."

Further shrinking in alliance numbers also moots the idea of industry commoditisation, a notion of growing concern for Mr Maffei.

"Alliances save on cost without getting rid of price competition, but where they save on cost is on services and other differentiating factors. You are going to have lower prices for shippers but less in terms of service."

However, Mr Maffei says this is a small price to pay when you consider the only rational alternative is yet more consolidation.

"Two alliances I can stomach, but two massive carriers — an Asia carrier and a European carrier — is not impossible if we did not have the regulators. That would be a real problem."

La Comisión Europea se plantea cambiar la regulación sobre las alianzas marítimas

Las alianzas actuales son demasiado grandes y poderosas, lo que supone una barrera de entrada en las conexiones Este-Oeste para las navieras independientes.

Martes, 20/11/2018 por CdS



A lo largo de los años, la cooperación ha demostrado ser clave en el transporte marítimo. Cada vez quedan **menos servicios de contenedores independientes** en las principales rutas, y los Acuerdos para Compartir Buques, VSAs, y el alquiler de espacios en las rutas se han convertido ya en la opción principal.

Las VSAs son **estructuras operativas basadas en la cooperación** con las que es posible impulsar la eficiencia y reducir los costes, evitando tener que llegar a acuerdos sobre las tarifas u otros asuntos comerciales.

Las hay de diversos tipos, desde un acuerdo para un único servicio entre dos navieras hasta un conjunto de conexiones estratégicas entre múltiples líneas, como las grandes **alianzas para la cobertura de las rutas Este-Oeste**.

Permiten a las navieras, en particular a las de medio tamaño y a las líneas emergentes, ofrecer un servicio competitivo con una inversión mucho menor operando sus buques en conjunto con otros operadores que en muchos casos, serían incapaces de operar de forma individual en esa ruta por **su cuota de mercado, su capacidad o sus recursos financieros**.

Las VSAs también les ayudan a mejorar su cobertura de puertos. En definitiva, les permiten **minimizar los costes operativos, maximizando al mismo tiempo las opciones** disponibles.

Menor competitividad

Sin embargo, según un reciente estudio del Foro Internacional de Transporte, ITF, en su forma actual las alianzas están contribuyendo a un **detrimento de la competitividad**. La primera generación permitió a las navieras más pequeñas alcanzar economías de escala, pero las tres principales alianzas actuales no actúan en beneficio de los operadores de menor tamaño.

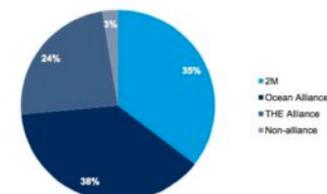
En su lugar, suman las fuerzas de navieras que podrían perfectamente subsistir y ofrecer la mayoría de sus servicios fuera de ese núcleo. La regulación 906/2009 permite actualmente a las navieras crear servicios conjuntos siempre que no excedan de **una cuota de mercado del 30%** en la ruta afectada, aunque este porcentaje puede ser superado en según qué condiciones.

Aunque esta exención se revisa cada cinco años, **expirará en abril de 2020 si no es renovada**. La Comisión Europea es consciente de la variable situación del mercado de contenedores tras las numerosas fusiones y adquisiciones, por lo que ha pedido opinión a los principales actores involucrados para saber qué posición adoptar.

En definitiva, necesita saber si la regulación actual aún se ajusta a su objetivo o si el transporte marítimo puede regular estas situaciones con una **política genérica de competencia**. Para el ITF, las alianzas actuales son demasiado grandes y poderosas, lo que supone una barrera de entrada en las conexiones Este-Oeste para las navieras independientes.

Por ello, ha pedido que se elimine la exención actual en 2020 y aunque esto no pondría fin a las actuales alianzas, sostiene que será más fácil eliminar las conductas anticompetitivas. Por su parte, **el Consejo Mundial de Contenedores prefiere mantener el acuerdo actual**, para que no aumenten los costes y la incertidumbre legal, reduciéndose los beneficios de los VSAs.

Cuota de mercado de los operadores entre Asia y el norte de Europa



Fuente: Drewry

Puertos y Navieras

y Transporte Marítimo

[HOME](#)[LOGÍSTICA](#)[T. CARRETERA](#)[FERROCARRIL](#)[CRUCEROS](#)[MANUTENCION](#)[INMOBILIARIA](#)

Bienvenido acosta@fundacion.valenciaport.com [SUBSCRIPTOR]
[Modificar mis datos](#) - [Cerrar sesión](#)

[PULSE Y RECIBA
BOLETINES](#)

[BUSCAR
HEMEROTECA](#)

[SUSCRIBASE A LA
WEB AQUÍ](#)

[COMPRA
NOTICIAS](#)

REVISTA PUERTOS Y NAVIERAS - 04/03/2019

Se cierra la investigación contra Maersk y MSC por presunto oligopolio en EE.UU.

Las navieras salen sin cargos.

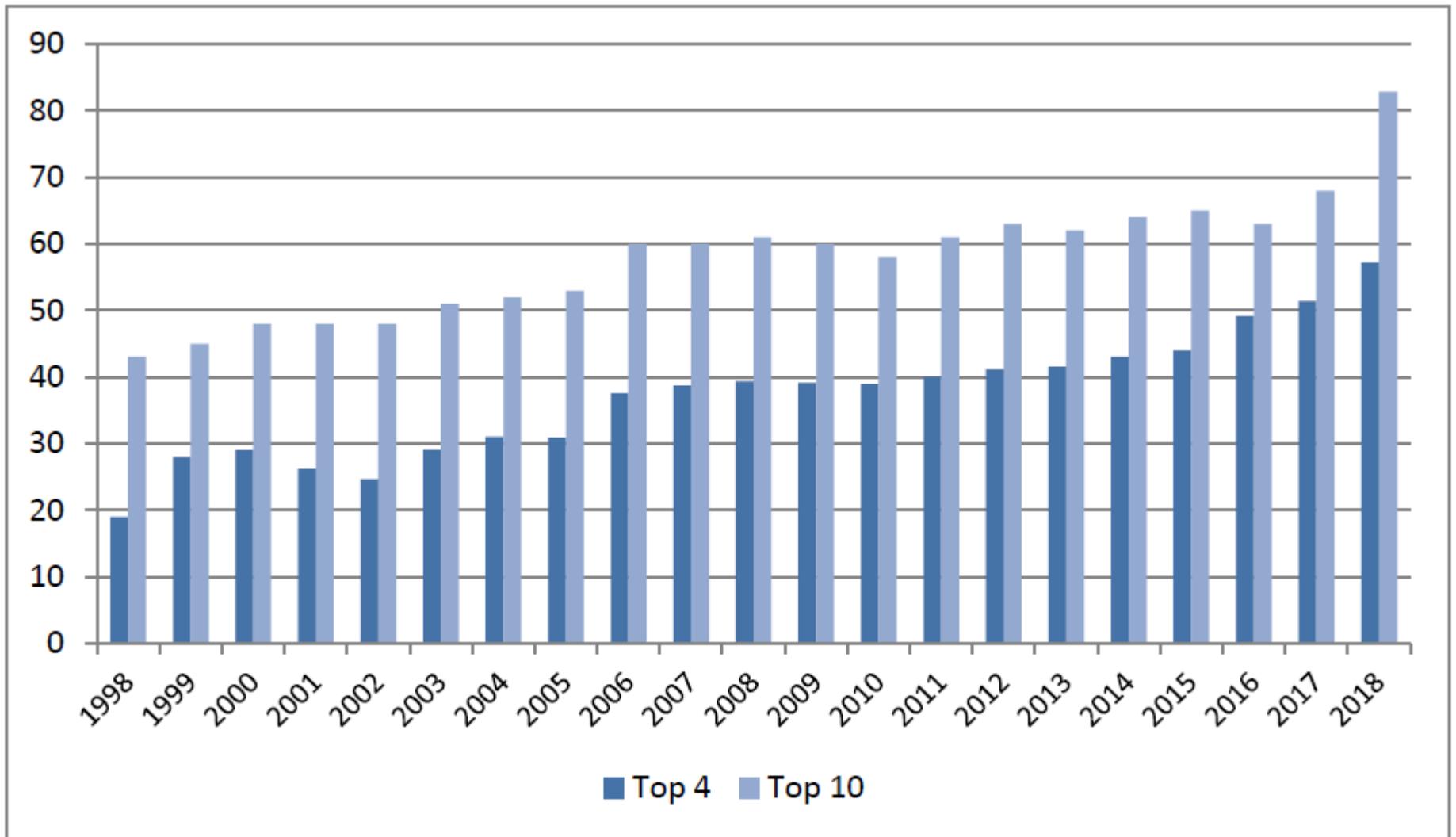
Maersk y MSC terminaron el proceso judicial sin cargos en contra, tras la investigación por parte del Departamento de Justicia de los EE.UU. iniciada en 2017.

Desde **MSC** habría asegurado que el Departamento de Justicia les habría informado del **cierre de la investigación sin presentar cargos ni imponerles sanciones**. **A.P. Moller Maersk** también habría confirmado que el Departamento de Justicia habría dado por terminada la investigación y **tampoco les habrían impuesto cargos ni sanciones**, informa el portal chileno Mundo Marítimo.

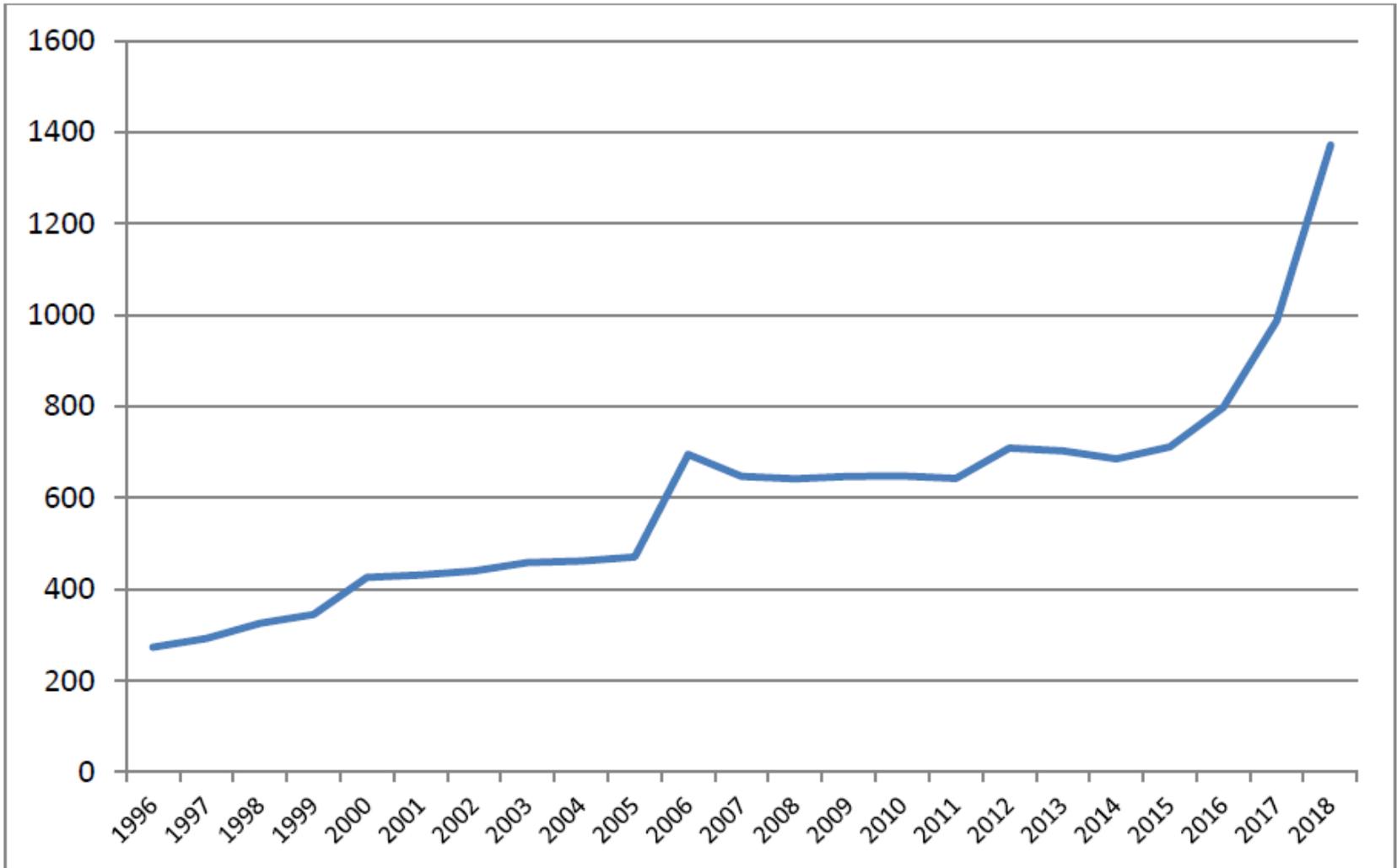
Si la investigación hubiese impuesto multas a las navieras, el sector lo habría notado muchísimo puesto que se encuentra en este momento **luchando contra la desaceleración del crecimiento económico mundial**. Advertidos por Maersk hace escasas semanas, cuando anunció la caída del 12% del valor de sus acciones, detalla el medio.

Lo cierto es que no es la primera vez que se investigan estas prácticas, **ya en 2016 la Unión Europea inició una investigación antimonopolio contra Maersk**.

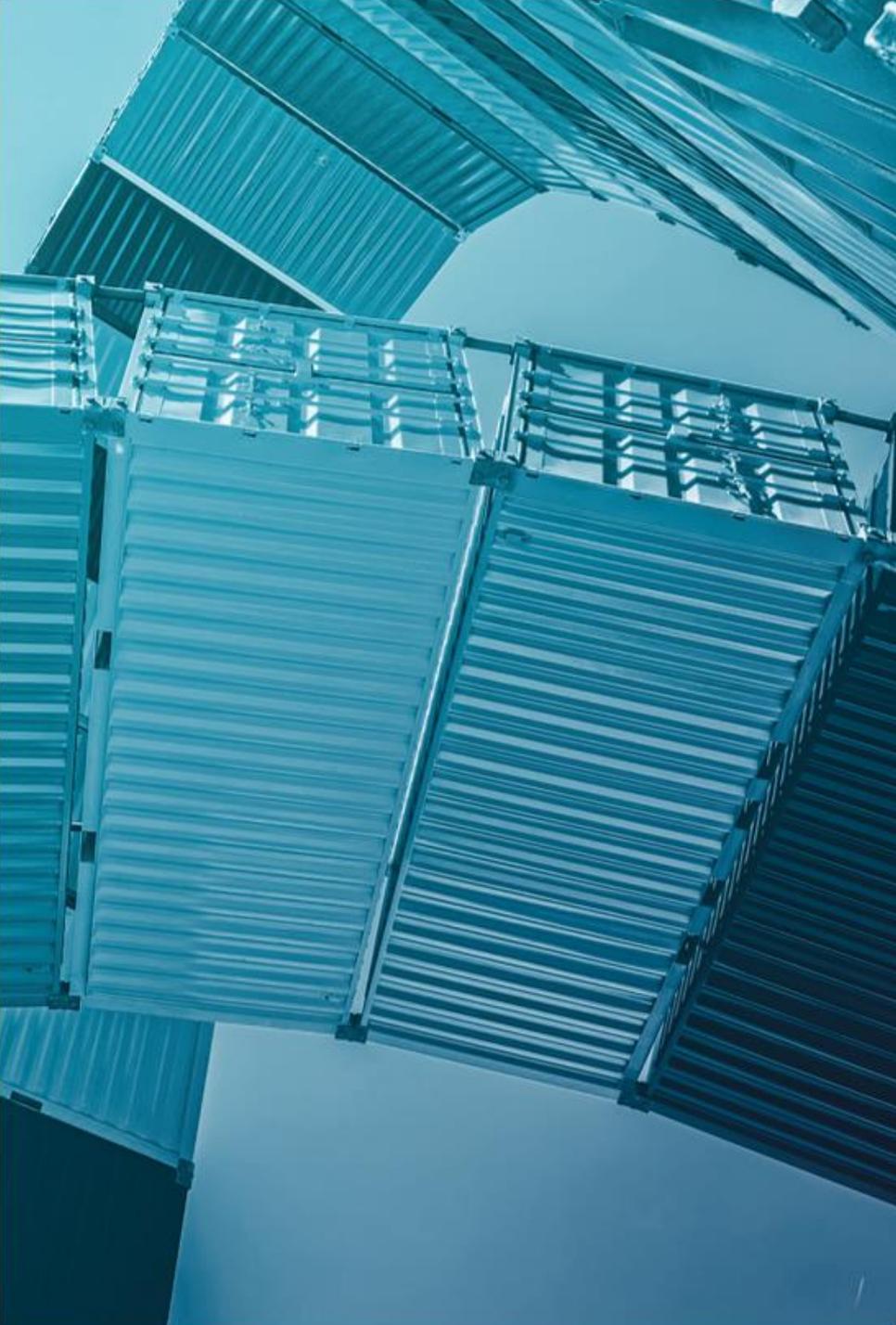
Evolución de las cuotas de mercado de las principales navieras portacontenedores



Evolución del índice Herfindahl-Hirschman de concentración en el sector del transporte marítimo en contenedor



Fuente: ITF, 2018



INTEGRACIÓN VERTICAL

FORWARD VS. BACKWARD INTEGRATION

BACKWARD INTEGRATION



A company expands backward (or "downstream") to take control of parts of production further back in their supply chain, **controlling supply of materials or production of their product.**

Example: Apple Inc. purchasing a factory in 2015 to produce their own chips and touchscreens for their products instead of using a supplier.



FORWARD INTEGRATION



A company further downstream in the supply chain expands forward by **merging with a company** on the retail or distribution end of **getting the product out to consumers.**

Example: Live Nation merging with Ticketmaster to sell tickets of concerts they promote to customers.



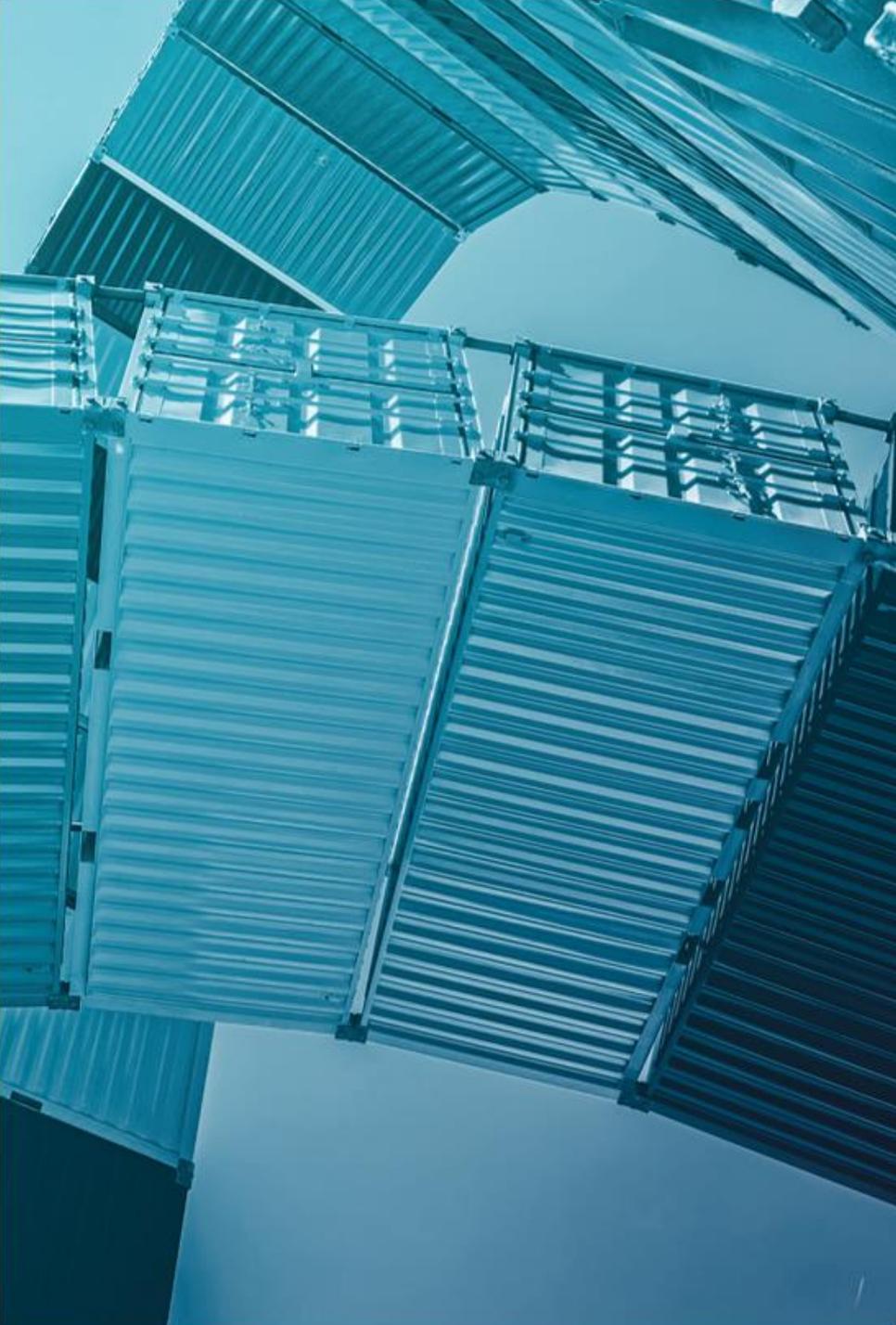
| Carrier | Shipping, Short-sea | Terminal | Logistics | Equipment | Towage | Rail | Barge | Truck |
|------------------|------------------------|----------|-----------|-----------|--------|------|-------|-------|
| Maersk | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| MSC | ✓ | ✓ | ✓ | | | ✓ | ✓ | ✓ |
| CMA CGM | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ |
| Cosco | ✓ | ✓ | ✓ | | | ✓ | | |
| Evergreen | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | | ✓ |
| Hapag-Lloyd | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | | | |
| ONE ⁸ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ |
| Yang Ming | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | ✓ |
| HMM | ✓ | ✓ | ✓ | | | ✓ | | ✓ |

Note: This table includes activities, subsidiaries, jointly controlled entities and associated companies. It excludes bulk and passenger transport and local shipping agency subsidiaries. For a more detailed overview, see Annex 3.

Forecast global/international container terminal operator capacity ranking, 2020

| Operator | Capacity rank | |
|-------------------------|---------------|-------------|
| | 2020 | Current |
| Cosco-China Shipping | 1st | 4th and 8th |
| APM Terminals * | 2nd | 2nd |
| PSA International | 3rd | 3rd |
| Hutchison Port Holdings | 4th | 1st |
| DP World | 5th | 5th |
| Terminal Investment Ltd | 6th | 6th |
| CMA CGM ** | 7th | 9th |





ENDURECIMIENTO DE LA NORMATIVA EN ÁMBITO AMBIENTAL



INTERNATIONAL REGULATION ON GHG EMISSIONS FROM SHIPPING

IMO adoption of the Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships (April 2018)

**50% Reduction
in GHG emissions**

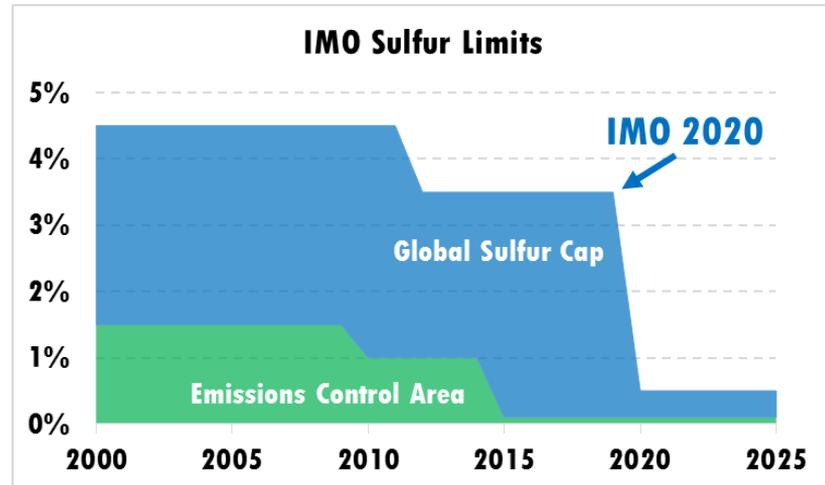
2050 vs 2008

INTERNATIONAL REGULATION ON SULPHUR CAP

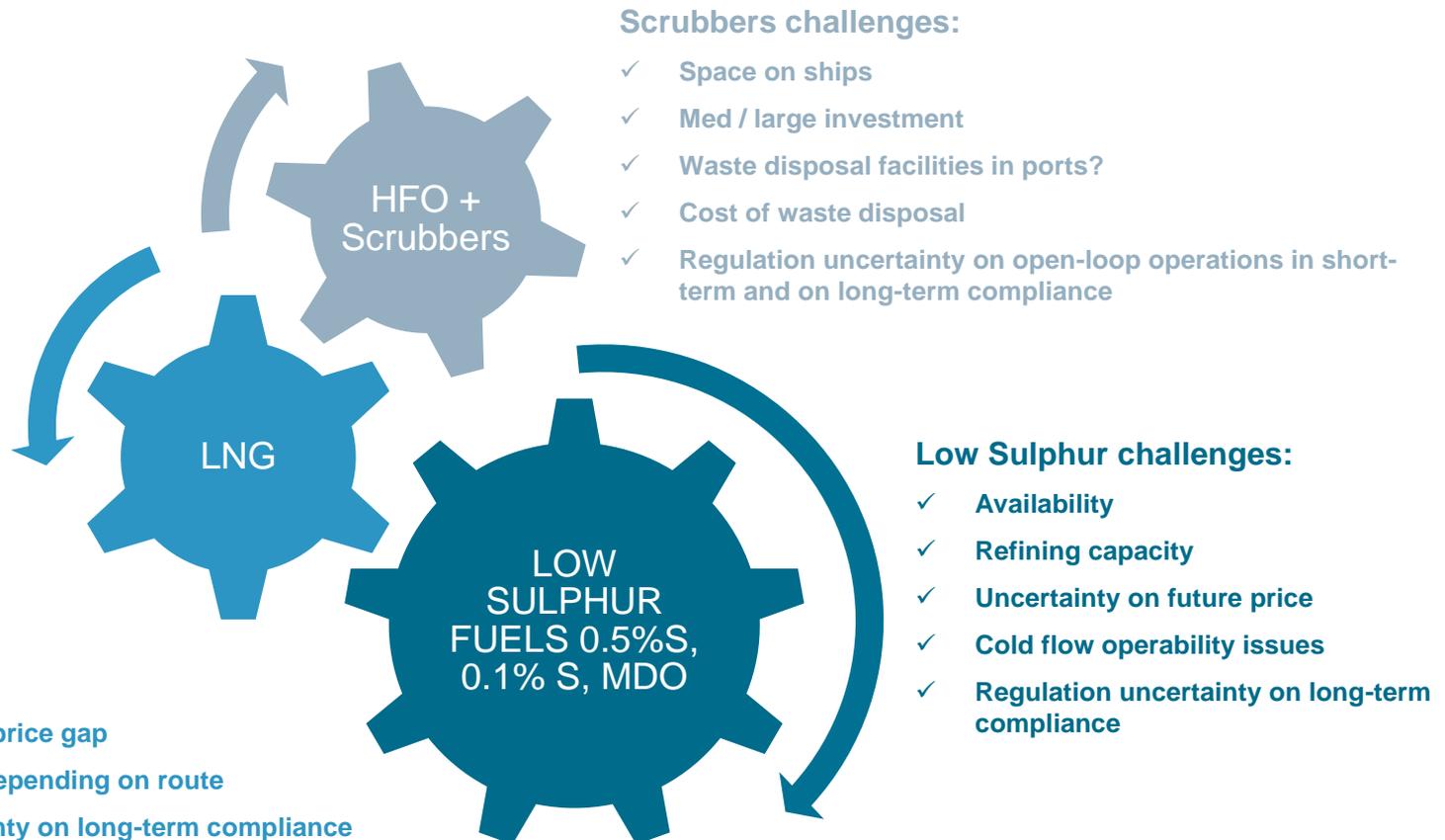
IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC 70) in October 2016 established the new limit
MARPOL Annex VI - Regulation 14
Sulphur Oxides (SOx) and Particulate Matter

0.5% Sulphur limit 2020

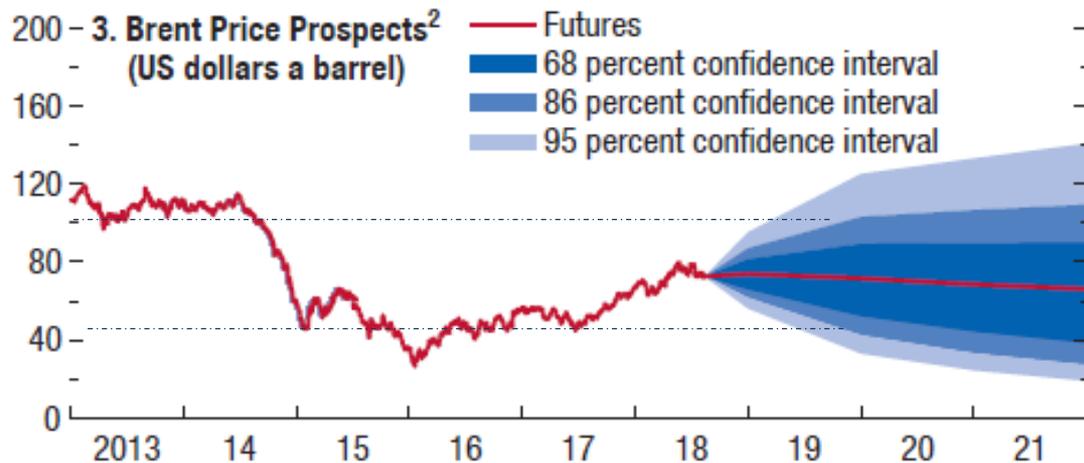
Evolution of the global sulphur limits for the shipping sector



SHIPS COMPLIANCE SOLUTIONS ON SULPHUR: ULSFO, SCRUBBERS OR LNG?



Previsiones FMI del precio del Brent



Fuente: FMI (Oct 2018): *World Economic Outlook*

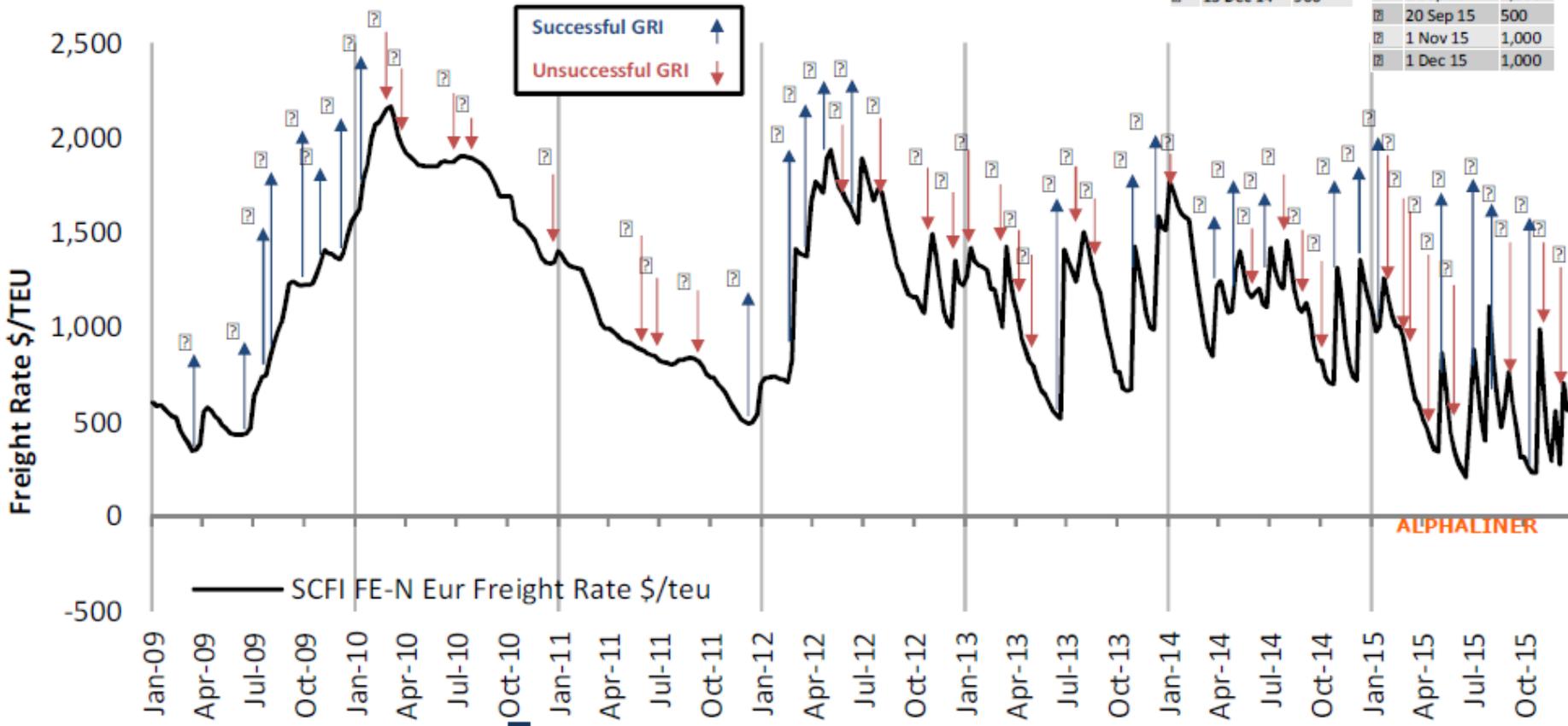
Price of Brent crude: recent trends and assumptions



Fuente: UN (2019): *World Economic Situation and Prospects*

Fletes Spot y General Rate Increases (GRIs) de Maersk durante el período en que los GRIs aún se anunciaban: 2009 - 2015

| Announced GRI/PSS | 2009 \$/teu | Announced GRI/PSS | 2010 \$/teu | Announced GRI/PSS | 2011 \$/teu | Announced GRI/PSS | 2012 \$/teu | Announced GRI/PSS | 2013 \$/teu | Announced GRI/PSS | 2014 \$/teu | Announced GRI/PSS | 2015 \$/teu |
|-------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|
| 1 Apr 09 | 250 | 15 Jan 10 | 250 | 1 Jan 11 | 250 | 1 Mar 12 | 775 | 10 Jan 13 | 350 | 6 Jan 14 | 250 | 15 Jan 15 | 800 |
| 1 Jul 09 | 300 | 1 Mar 10 | 250 | 1 Jun 11 | 250 | 1 Apr 12 | 400 | 15 Mar 13 | 600 | 1 Apr 14 | 525 | 1 Feb 15 | 400 |
| 1 Aug 09 | 150 PSS | 1 Apr 10 | 250 | 1 Jul 11 | 250 | 1 May 12 | 400 | 15 Apr 13 | 500 | 1 May 14 | 550 | 1 Mar 15 | 300 |
| 15 Aug 09 | 250 PSS | 15 Jul 10 | 250 PSS | 1 Sep 11 | 250 | 1 Jun 12 | 350 PSS | 1 May 13 | 500 | 1 Jun 14 | 300 | 15 Mar 15 | 825 |
| 1 Oct 09 | 250 | 1 Aug 10 | 750/1,000 | 26 Dec 11 | 200 | 15 Jun 12 | 350 PSS | 1 Jul 13 | 950 | 1 Jul 14 | 575 | 1 Apr 15 | 1,000 |
| 1 Nov 09 | 150 | | | | | 1 Aug 12 | 250 | 1 Aug 13 | 300 | 1 Aug 14 | 450 | 4 May 15 | 700 |
| 1 Dec 09 | 250 | | | | | 1 Nov 12 | 500 | 1 Sep 13 | 400 | 1 Sep 14 | 400 | 1 Jun 15 | 800 |
| | | | | | | 15 Dec 12 | 550 | 1 Nov 13 | 950 | 1/15 Oct 14 | 450 | 1 Jul 15 | 1,150 |
| | | | | | | | | 15 Dec 13 | 750 | 1 Nov 14 | 900 | 1 Aug 15 | 1,000 |
| | | | | | | | | | | 15 Dec 14 | 900 | 1 Sep 15 | 1,000 |
| | | | | | | | | | | | | 20 Sep 15 | 500 |
| | | | | | | | | | | | | 1 Nov 15 | 1,000 |
| | | | | | | | | | | | | 1 Dec 15 | 1,000 |

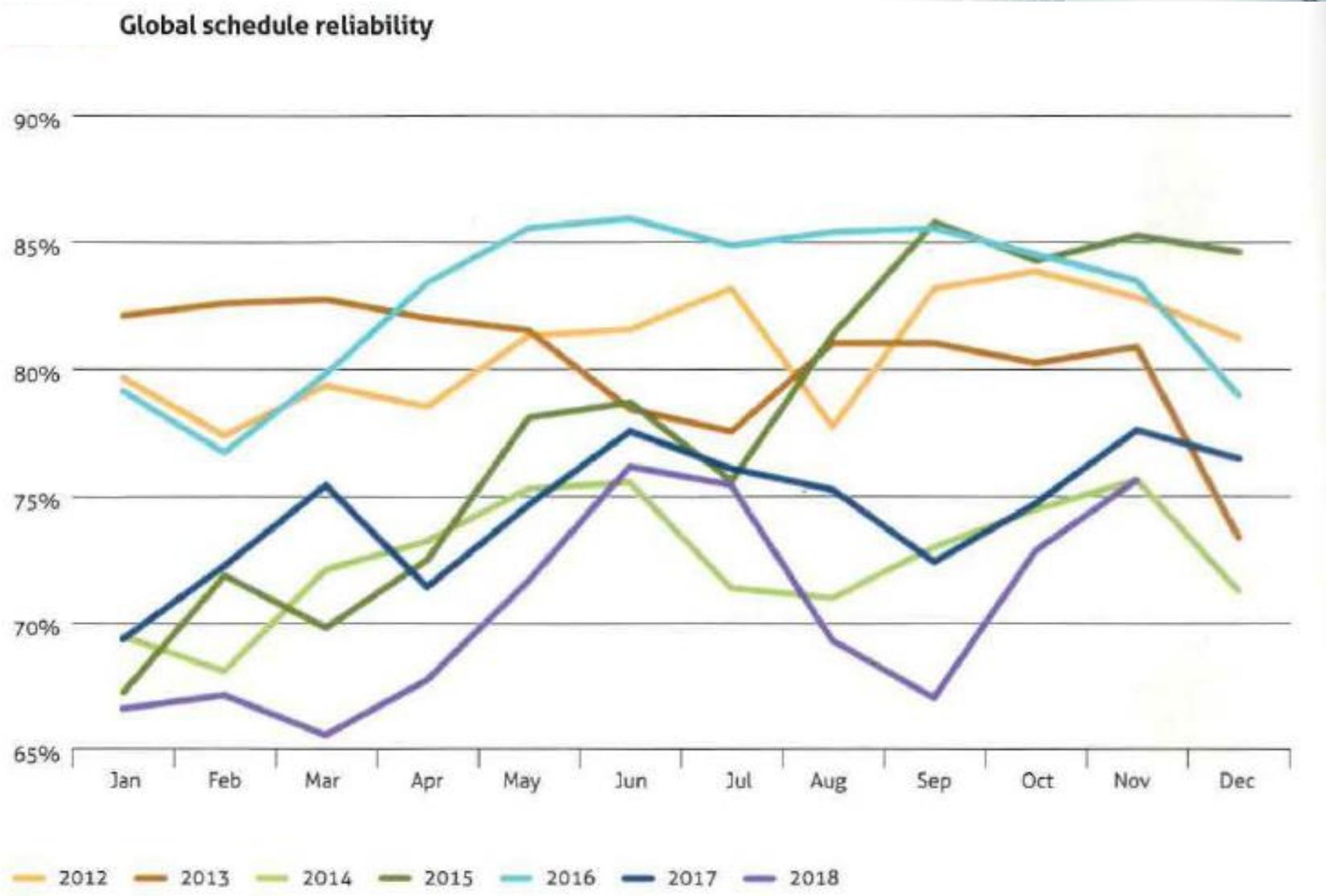




COMMODITISATION DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN CONTENEDOR

Do you stand out?

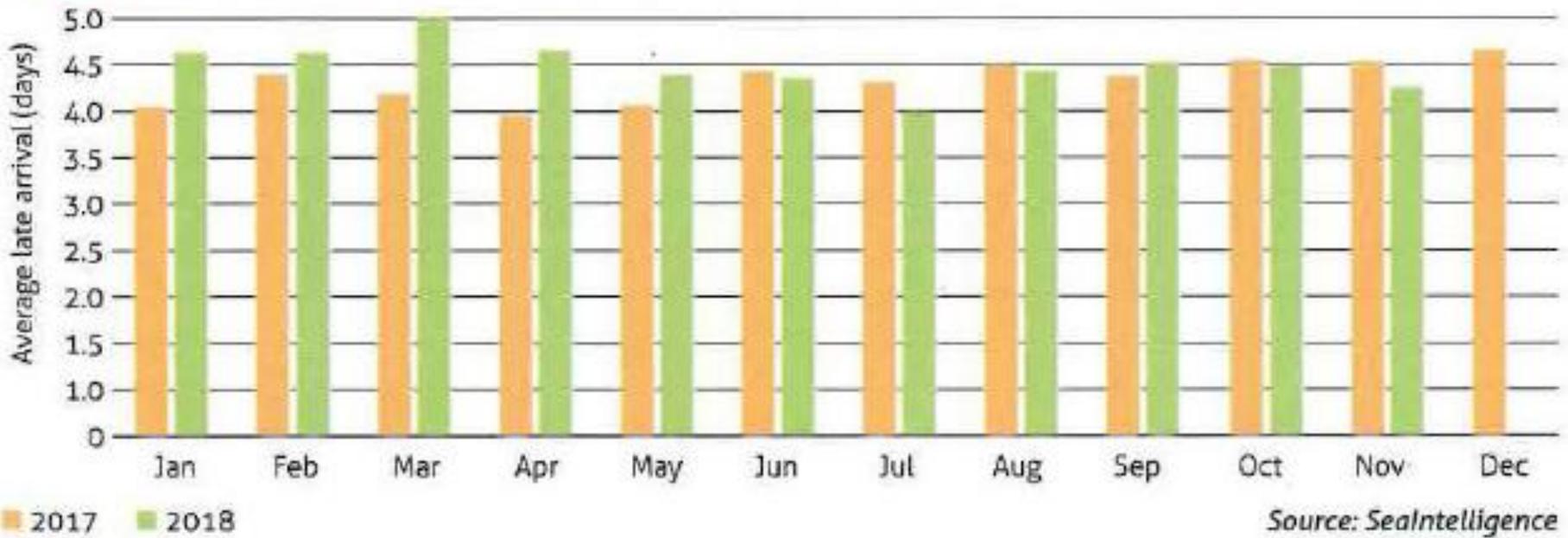
Evolución de la fiabilidad de las escalas a nivel global



Fuente: Lloyd's List 2019

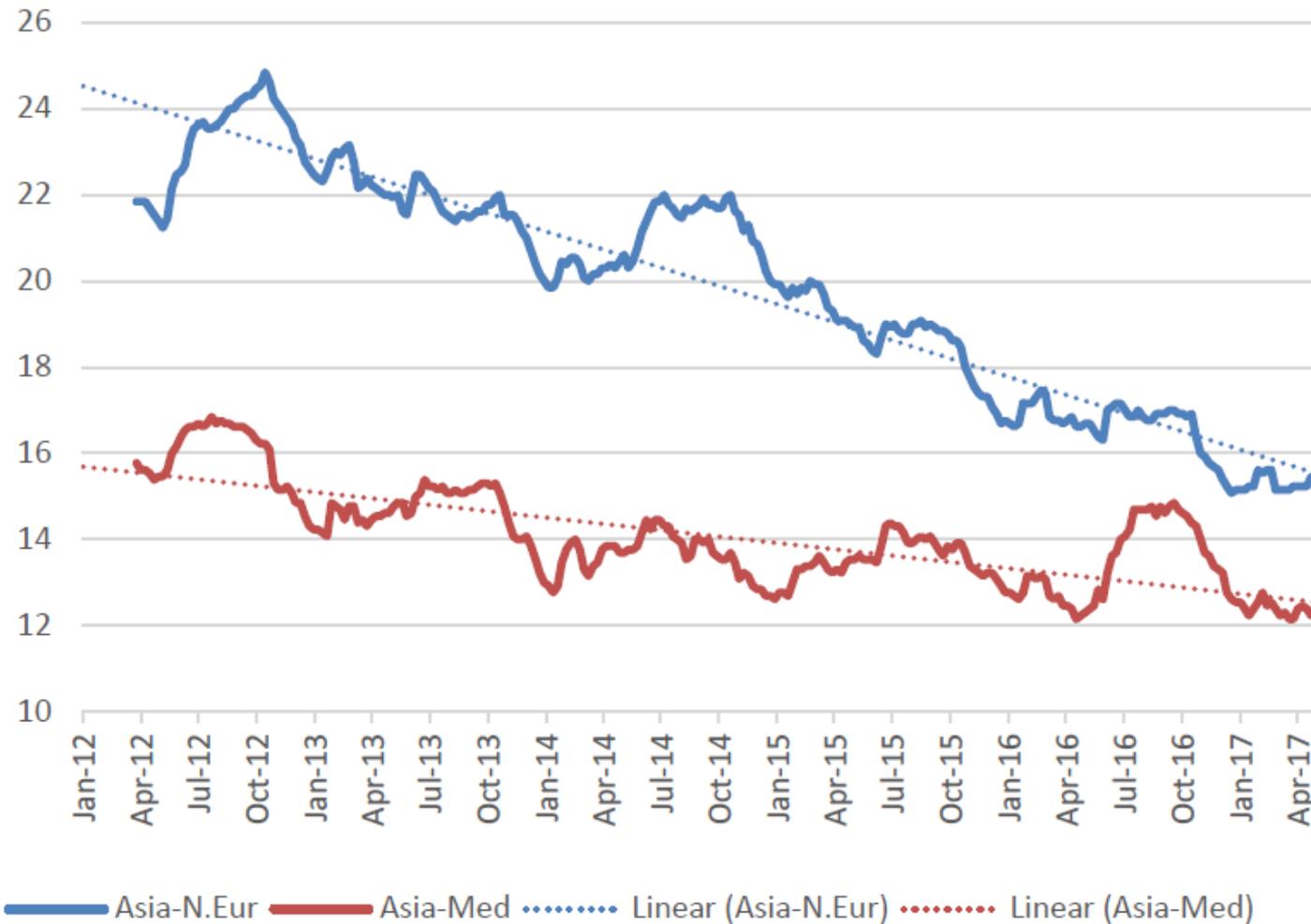
Evolución de los retrasos en las escalas para los tráficos *deep-sea*

Global average delay of late vessels on the deep-sea container trades



Fuente: SeaIntel 2019

Evolución de la frecuencia semanal en la ruta Asia – Europa 2012-2017



Fuente: SealIntel 2017

Aumento de los tiempos de tránsito de 8 semanas en 2007 a 11 semanas en 2019 en la ruta Asia – Norte de Europa

Aumentan los tiempos de tránsito entre Asia y el norte de Europa

Imprimir

A A A

Traducir



La duración de los viajes de ida y vuelta entre Asia y el norte de Europa ha aumentado de manera constante en los últimos tiempos, pasando de una media de ocho semanas en el año 2007 a las actuales once semanas.

Viernes, 22/03/2019 por Cds

OTRAS NOTICIAS

Las navieras no aumentarán su capacidad en las rutas transpacíficas en 2019

Las importaciones estadounidenses crecen en 2018 pese a los futuros aranceles

El sector marítimo sigue apostando por los buques 'megamax' pese a los problemas de sobrecapacidad

El transporte marítimo se enfrenta a un exceso de oferta por el descenso de buques enviados al desguace

Las navieras surcoreanas siguen reorganizando sus servicios

La capacidad en las líneas entre el Lejano Oriente y Sudamérica aumentará en 2018 por primera vez en dos años

Las tasas de carga en el transporte marítimo se mantendrán a la baja en 2018 por la falta de previsión de las navieras



La reducción de la velocidad de navegación y las estancias más largas en los puertos han llevado a un aumento de la duración de los servicios.

Las navieras presentes en las rutas entre Asia y el norte de Europa implementarán **grandes cambios en sus redes desde finales de marzo**. Esto supondrá un aumento de los tiempos de tránsito, coincidiendo con su apuesta por reducir la velocidad de navegación para compensar el incremento de los costes del combustible, según recoge *Alphaliner*.

La duración de estos servicios **alcanzará un récord de 11,3 semanas** como resultado de estas modificaciones. La duración de los viajes de ida y vuelta entre Asia y el norte de Europa ha aumentado de manera constante en los últimos tiempos, pasando de una media de ocho semanas en el año 2007 a las actuales once semanas.

El uso de buques más grandes también ha llevado a unas estancias más largas en los puertos, pues **el tamaño utilizado se ha duplicado**, pasando de una media de 7.000 TEUs de capacidad en 2007 a superar los 15.000 TEUs.

Las navieras pertenecientes a la alianza 2M, **Maersk y MSC, aumentarán la duración de dos de sus seis servicios** entre Asia y el norte de Europa hasta las 13 semanas, convirtiendo las líneas AE-5/Albatross y AE-10/Silk en las de mayor tiempo de tránsito de las disponibles entre ambas zonas.

Las rotaciones de 91 días para ambos servicios incluyen **desvíos planificados para repostar en el puerto ruso de Kaliningrado**, lo que supone alargar el viaje más de cuatro días. Por otro lado, THE Alliance ha extendido la duración de su conexión FE5 de nueve a diez semanas, mientras que HMM ha ampliado el servicio AEX de diez a once.

Por contra, Ocean Alliance **acortará la rotación de su NEU3** de de las once a las diez semanas, eliminando las escalas en Shanghai y Ningbó, aunque por otro lado introducirá el 1 de abril una nueva línea, la NEU7.

Drewry: Container Shipping Customer Service Deteriorating

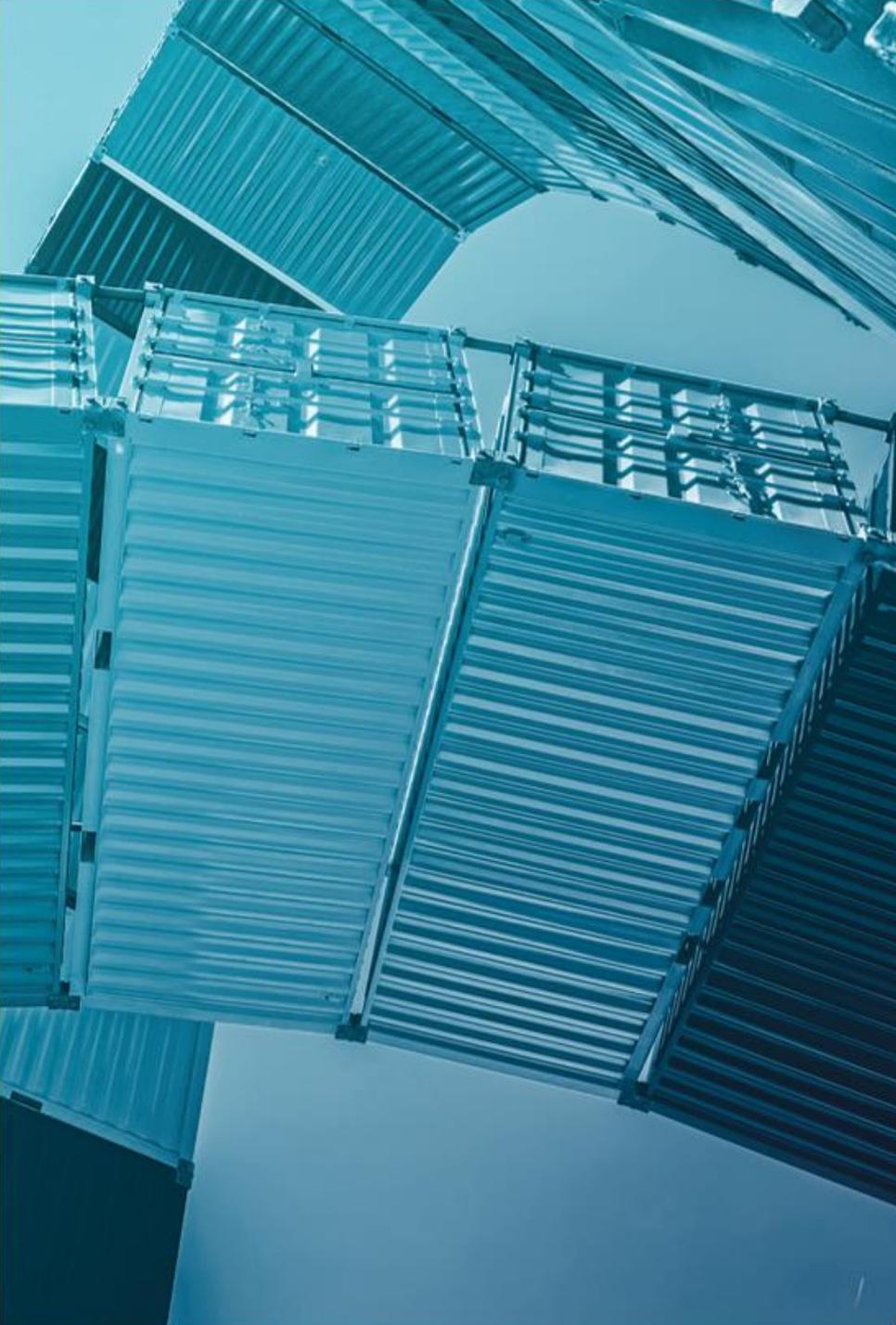
© 28 Jun 2018 09.50am



In a collaborative report between maritime consultant Drewry and the European Shippers' Council (ESC) has found that customers are dissatisfied with the service quality of ocean carriers.

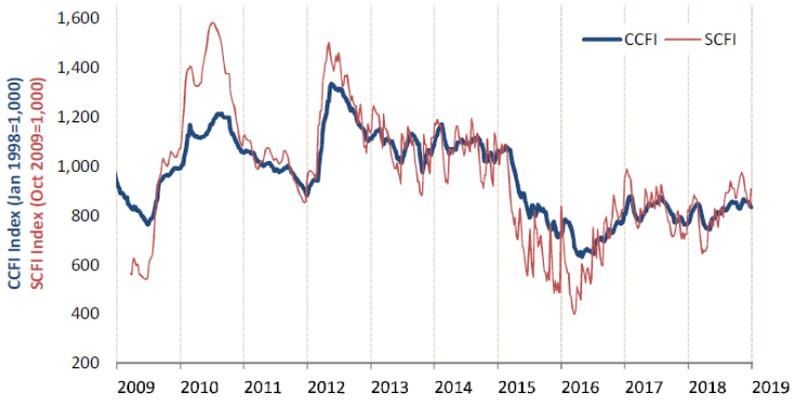
The joint survey revealed that the 400 shippers and forwarders rated the service of container shipping lines with a score of 3.2 on average — on a scale of 1 (very dissatisfied) to 5 (very satisfied).

Fuente: Port Technology, Junio 2018



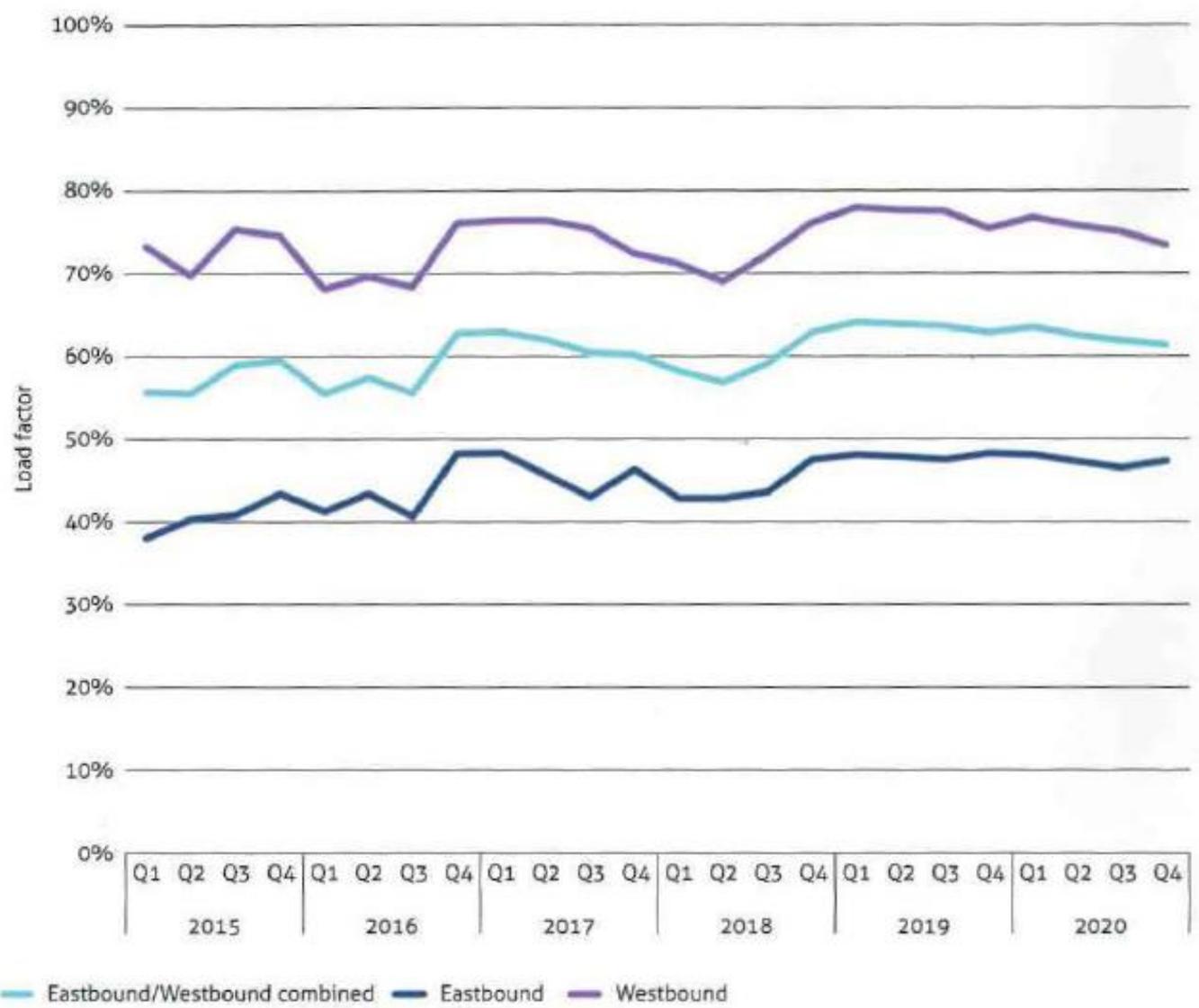
→ IMPACTO SOBRE EL FLETE

China Containerised Freight Index/Shanghai Containerised Freight Index 2009-2018

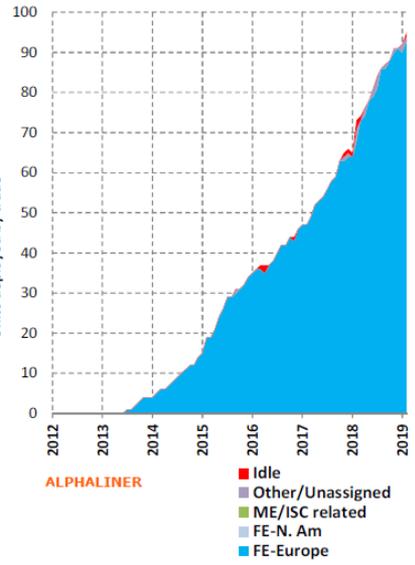


Punto de partida en el Asia – Europa : Sobre-capacidad y bajas tasas de utilización del buque

Asia-Europe load factors average utilisation



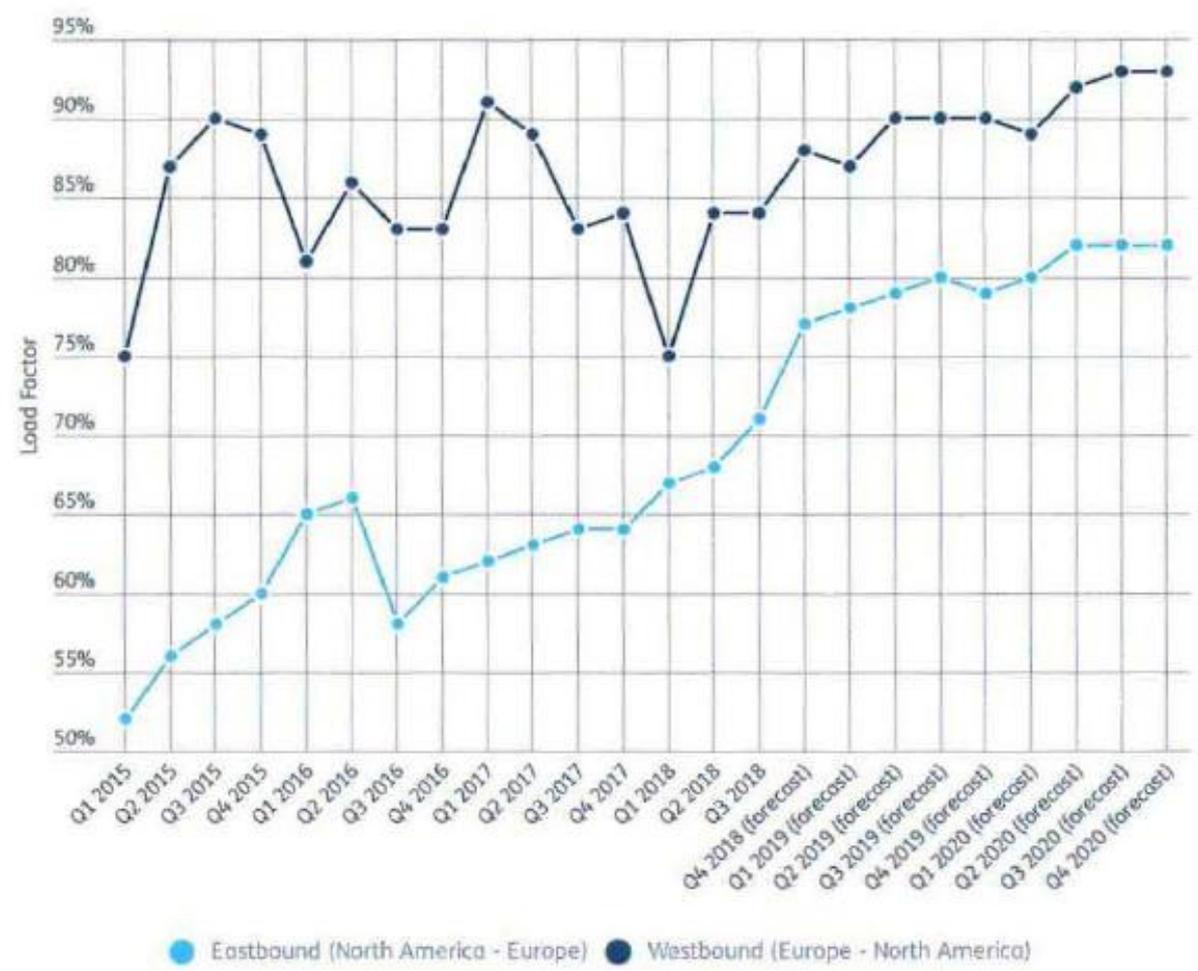
>18,000 TEU ships - Assignment by trade



Fuente: Alphaliner 2019

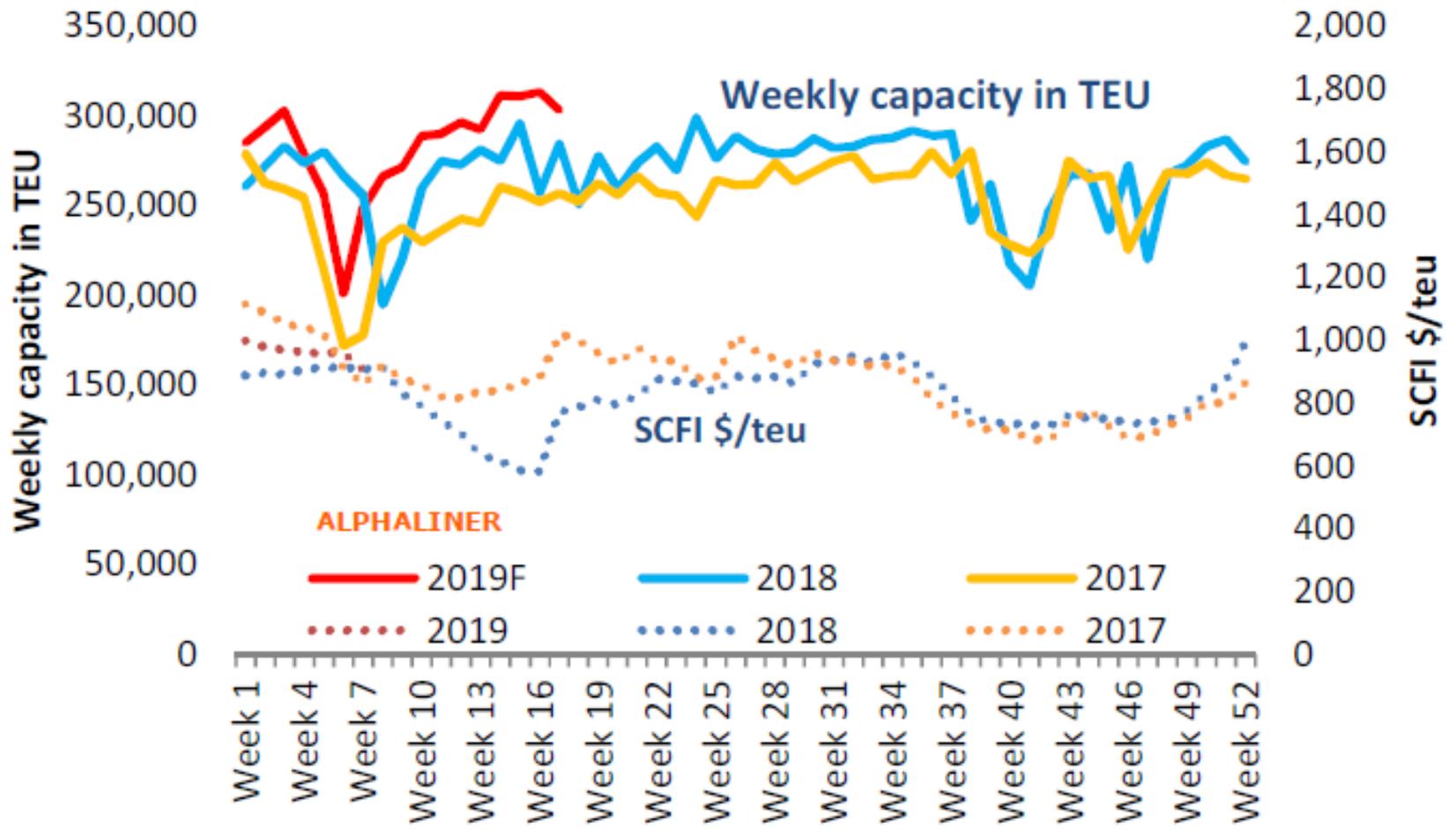
Punto de partida en el Europa – Norte América: Sobre-capacidad y bajas tasas de utilización del buque

Transatlantic Load factors
Average utilisation



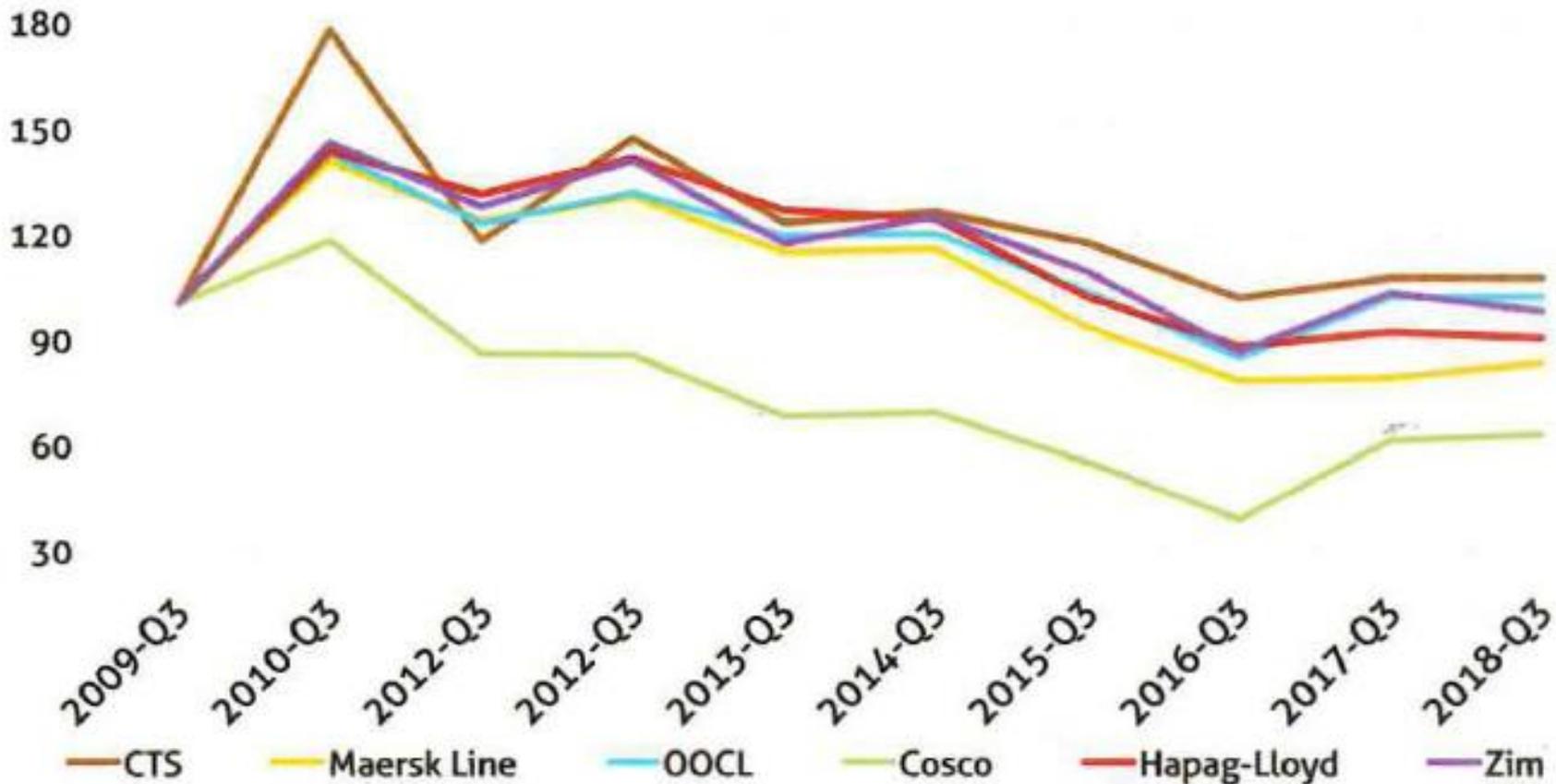
Source: MDS Transmodal

Asia-North Europe Weekly Capacity vs SCFI (2017-2019)



Fletes Spot Indexados para el tercer trimestre del año: 2009 - 2018

Third-quarter average freight rate - indexed



Fuente: Lloyd's List Containers, Dic 2018

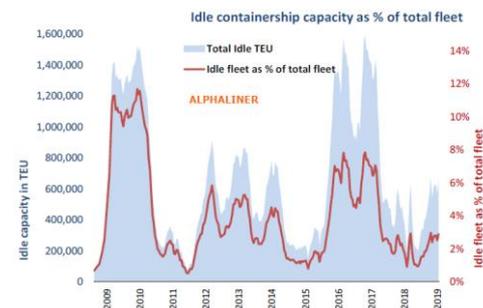
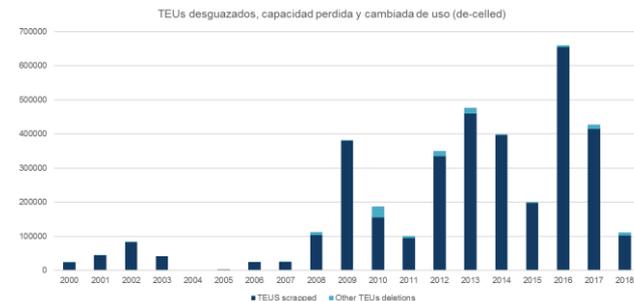
PREVISIÓN DE OFERTA DE BUQUES PORTACONTENEDORES A FINALES DE 2018

TEUS

| | | |
|--|----------------|------------|
| A. Flota a finales de Dic 2018 | | 22,321,075 |
| B. Pedidos en astillero en 2019 | | 1,420,385 |
| % Pedidos sobre flota | | 6.36% |
| C. Retrasos y cancelaciones de pedidos en astilleros 2019 | | 71,019 |
| D. Desguace previsto en 2019 | | 300,000 |
| E. De-celling en 2019 | | 5,000 |
| F. Buques perdidos | | 7,000 |
| G. Flota en parada técnica - Idle fleet | | 446,421.50 |
| H. Total flota prevista a final 2019 | =A+B-C-D-E-F-G | 22,912,019 |
| % crecimiento Dic 2019 / Dic 2018 | =(G-A)/A | 2.65% |

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Lloyd's List Containers y Alphaliner

| Rango de TEUs | En servicio a finales de Dic 2018 | Total pedido en astillero para 2019 | Sin contar desguaces ni otro tipo de retirada de oferta, previsión de oferta en servicio a finales de 2019? | % oferta |
|---------------|-----------------------------------|-------------------------------------|---|----------------|
| 0-2999 | 4,008,989 | 356,657 | 4,365,646 | 18.85% |
| 3000 - 4999 | 3,324,329 | 64,600 | 3,388,929 | 14.63% |
| 5000 - 10999 | 8,391,853 | 66,500 | 8,458,353 | 36.52% |
| 11000 - 13999 | 2,662,480 | 244,086 | 2,906,566 | 12.55% |
| 14000 - 17999 | 1,644,739 | 252,186 | 1,896,925 | 8.19% |
| 18000 y + | 1,710,374 | 436,356 | 2,146,730 | 9.27% |
| Total | 21,742,764 | 1,420,385 | 23,163,149 | 100.00% |



Crecimiento esperado de la oferta en 2019:
Entre 2,5% y 4%

Crecimiento esperado de la demanda 2019:
Entre 3% y 4,5%

CONCLUSIONES

**DESACELERACIÓN
DEL CRECIMIENTO
DEL COMERCIO**

**INCREMENTO DE
MEDIDAS
PROTECCIONISTAS**

**ENTRADA DE
NUMEROSOS ULCVS
EN EL ASIA-EUROPA**

**INCERTIDUMBRE
SOBRE PRECIOS DE
COMBUSTIBLES Y SU
DISPONIBILIDAD**

**¿HACIA DOS
ALIANZAS?**

**CONTINUARÁ LA
INTEGRACIÓN DE
MEGA-CARRIERS EN
LA CADENA
LOGÍSTICA**

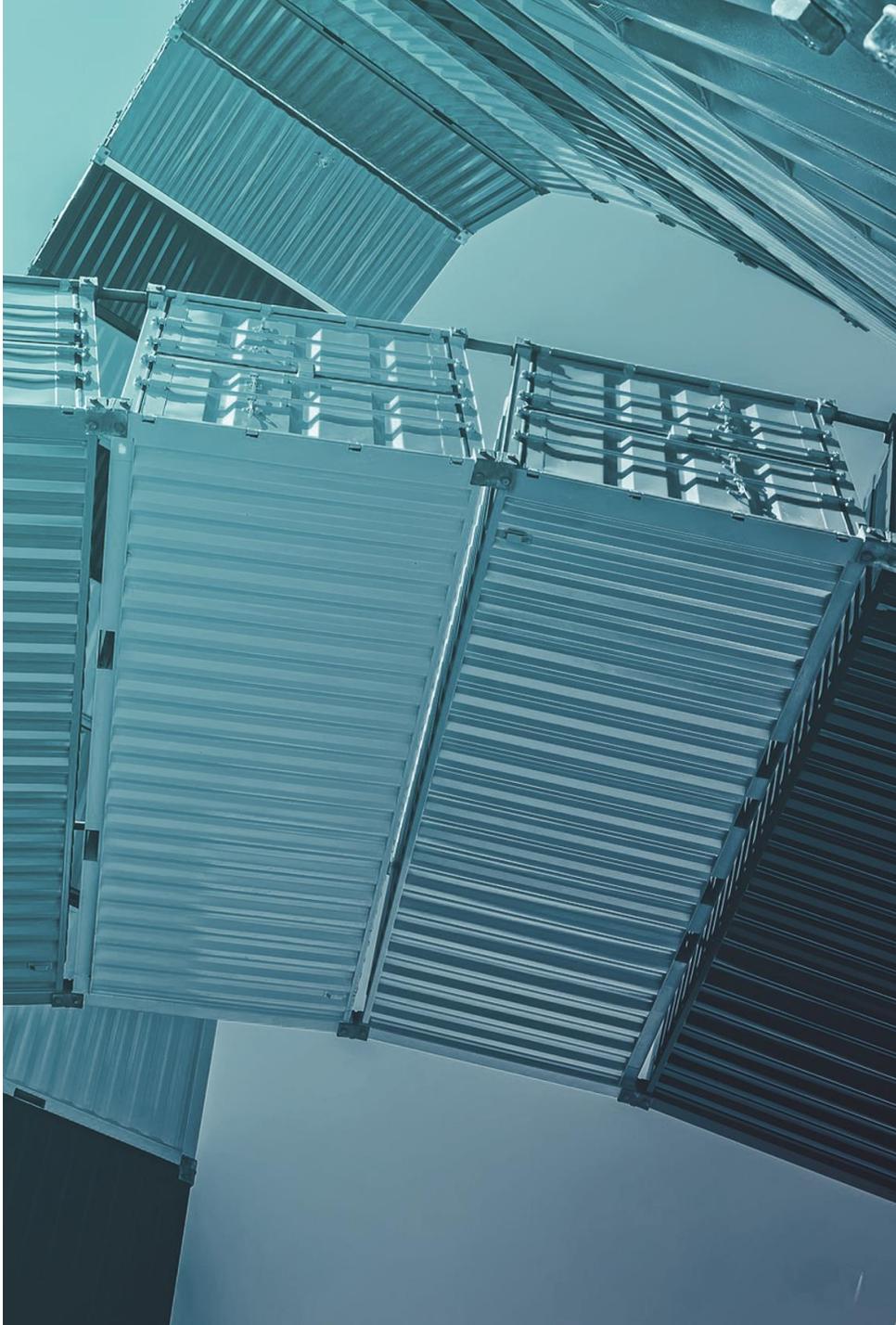
**HACIA LA
COMMODITIZACIÓN
DEL SERVICIO DEL
TRANSPORTE EN
CONTENEDOR**

**REDUCIDO INCREMENTO
ESPERADO DE LA
CAPACIDAD DE FLOTA:
ENTRE EL 2.5% Y 4% EN
2019**

**CRECIMIENTO DE LA
DEMANDA ESPERADO:
ENTRE UN 3% Y 4.5%**

**AUMENTOS DEL FLETE
ESPERADOS POR
TRASLACIÓN AL
CLIENTE DE LOS
INCREMENTOS DE
COSTES DE
COMBUSTIBLE**

**SUBIDAS DE FLETE
NO
NECESARIAMENTE
CONLLEVARÁN UNA
MEJORA DE LOS
RESULTADOS
ANUALES DE LAS
NAVIERAS DADA LA
ACTUAL COYUNTURA**



GRACIAS POR SU ATENCIÓN

EVA PÉREZ GARCÍA

Directora de Promoción de la
Innovación y Sostenibilidad

Fundación Valenciaport

eperez@fundación.Valenciaport.com